

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم: القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الدولي العام

تحت إشراف الأستاذة:

- زهدور كوثر

الشعبة: حقوق

من إعداد الطالب :

محجوب محمد الامين

أعضاء لجنة المناقشة

.رئيسا

. بن عديدة نبيل .

الأستاذ

مشرفا مقرا

زهدور كوثر

الأستاذة

. مناقشا .

.بن بدرة عفيف

الأستاذ

السنة الجامعية: 2022/2021

نوقشت يوم: 2022/07./03

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ

الإهداء

أهدي هذا العمل إلى أعز ما يملك الإنسان في هذه الدنيا إلى ثمرة نجاحي إلى من أوصى بهما
الله سبحانه وتعالى :

" وبالوالدين إحسانا "

إلى الشمعة التي تحترق من أجل أن تضيء أيامي إلى من ذاقت مرارة الحياة وحلوها، إلى
قرة عيني وسبب نجاحي وتوفيقي في دراستي إلى

"إمي "

أطال الله في عمرها

إلى الذي أحسن تربيته وتعليمي وكان مصدر عوني ونور قلبي وجلاء حزني ورمز عطائي
ووجهني نحو الصلاح والفلاح إلى

"أبي "

أطال الله في عمره

إلى أخواتي وجميع أفراد عائلتي

إلى أستاذتي " زهدور كوثر " و جميع الأساتذة الأجلاء الذين أضاءوا طريقي بالعلم

وإلى كل أصدقاء الدراسة و العمل ومن كانوا برفقتي أثناء إنجاز هذا البحث إلي كل هؤلاء
وغيرهم ممن تجاوزهم قلمي ولن يتجاوزهم قلبي أهدى ثمرة جهدي المتواضع

شكر وتقدير

- الحمد لله على توفيقه وإحسانه، والحمد لله على فضله وإنعامه، والحمد لله على جوده وإكرامه، الحمد لله حمدا يوافي نعمه ويكافئ مزيده

أشكر الله عز وجل الذي أمدني بعونه ووهبني من فضله ومكنني من إنجاز هذا العمل ولا يسعني إلا أن أتقدم بشكري الجزيل إلى كل من ساهم في تكويني وأخص بالذكر أستاذتي الفاضلة " زهدور كوثر "

الذي تكرمت بإشرافها على هذه المذكرة ولم تبخل علي بنصائحها الموجهة لخدمتي فكانت لي نعم الموجه والمرشد

كما لا يفوتني ان أشكر أعضاء لجنة المناقشة المحترمين الذين تشرفت لمعرفةهم وتقييمهم لمجهوداتي

كما أشكر كل من قدم لي يد العون والمساعدة ماديا أو معنويا من قريب أو بعيد

إلى كل هؤلاء أتوجه بعظيم الامتنان وجزيل الشكر المشفع بأصدق الدعوات . شكر و عرفان

مقدمة

القانون البحري بالمفهوم الواسع يتضمن مجموعة من القواعد القانونية التي تطبق على الملاحة البحرية والنشاطات البحرية التي تمارس بواسطة السفينة في البحر، إذ يقتصر تطبيق القانون البحري على " الملاحة البحرية " وحدها دون الملاحة النهرية أو الداخلية¹.

لذا تعد الملاحة البحرية من بين الصور المتعددة لاستغلال البحار، وعليه، فإن المشرع الجزائري عرف الملاحة البحرية من خلال نص المادة 161 من ق. ب. ج الأمر 76 80 المتضمن القانون البحري الجزائري، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976 م، ج. ر. ج. ج. د. ش، عدد 29 الصادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 هـ الموافق ل 25 يونيو 1998 م ج. ر، ع. 47 صادر في 27 يونيو 1998، حيث جاء فيها: " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون ".

وعليه فإن المشرع الجزائري قد جعل أداة الملاحة البحرية وهي السفينة ضابط أساسي في تحديد مفهوم الملاحة البحرية، ومعنى ذلك أنه في حال قيام عائمة بحرية ليس لها صفة السفينة وفقا لنص المادة 13 لا تعتبر ملاحا بحرية².

1 - حسين نواره ، أستاذة في القانون البحري، نطاق تطبيق القانون البحري أو موضوع القانون البحري

، 10592 (http://www.droit-dz.com/forum/shorathread.php? 8:47، 2022.04.12،

2 - السطحية للمحامة و الاستشارات القانونية، الملاحة البحرية في القانون الجزائري ،

<http://elsatehaaveocato.watamearaby.com/t58-topic> ، أبريل 2022، 11:46

تجري نص المادة 13 على النحو الآتي : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " . 3. نعني بالملاحة التجارية هي تلك التي تخصص لنقل البضائع و النقل البحري سواء قام به أفراد أو هيئة خاصة أو عامة و هي محتكرة للدولة.

- السطحية للمحامة و الإستشارات القانونية، المرجع السابق. راجع المادة 162 من ق.ب. ج.

واستعمال السفينة في الملاحة البحرية يرتبط باستغلالها في وجه من أوجه النشاط الإنساني، قد يتمثل في القيام بنشاط اقتصادي كالملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو القيام بنشاط ترفيهي كملاحة النزهة أو مزاولة الأبحاث العلمية في البحار والمحيطات.

ولا تعرض السفينة بوصفها المجرّد كأداة للملاحة البحرية، لكنها أيضا تعدّ عنصر من عناصر الثروة البحرية، إذ تعدّ من الأشياء التي تردّ عليها الحقوق العينية (حق الملكية) كما تردّ عليها شتى أنواع التصرفات.

إلا أن الأمر لا يعني أن تنظيم السفينة باعتبارها مالا منقولاً لا يتأثر بوظيفتها كأداة للملاحة الرئيسية بل إنه من المقطوع به أنه لولا هذه الوظيفة لما حظت هذه السفينة بنظام قانوني خاص، لذلك لا يتناول القانون البحري من أحكام السفينة بوصفها مالا سوى تلك التي تميزها عن سائر الأموال لكونها أداة الملاحة البحرية³.

لكن هذه الأداة في حاجة إلى إعدادها للقيام بالرحلات البحرية من توفير المواد اللازمة والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة من الوجهة الملاحية والفنية ويقدمون بسائر الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية وينتظمون هؤلاء الأشخاص بوصف " الأشخاص البحريون"، ويأتي بعد ذلك "الأشخاص البريون"، إذ بحد منهم من يعين السفينة على الملاحة إذا أقدمت على القيام ببعض المناورات التي تتطلب على قدر من الخطورة، وفي بعض الفروض قد تستعين السفينة بقوة تسيير خارجة عنها أي كان الدافع من وراء ذلك، وقد نجد أشخاص آخرون يساهمون أيضا في أداء الرسالة البحرية رغم أنهم يقومون بعملهم في الموانئ التي ترسو فيها السفينة⁴.

3 - هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1999، ص. 34 .

4 - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية . المرشد. مجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص. 5.

وتعتبر عملية النقل البحري في طليعة صور الاستغلال التجاري السفن البحرية، وعليه فإنه لا يمكن التكلم عن عملية النقل البحري بدون التطرق إلى أشخاص الملاحة البحرية القائمين على هذه العملية .

وعليه فإن أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع كموضوع للبحث فإنه يندرج ضمن الكتاب الثاني " الإستغلال التجاري للسفينة " من القانون البحري.

ومن أجل دراسة موضوع أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع اعتماد على المنهج القانوني، كسبيل للبحث عن دور هؤلاء الأشخاص في عملية النقل البحري في ظل التشريع الجزائري.

وعليه، فإن عملية إختياري لموضوع أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع كان مسند إلى عدة أسباب أهمها: فعالية الدور الذي يقوم به هؤلاء الأشخاص في عملية النقل البحري، إضافة إلى إلى أن هناك عزوف على مثل هكذا مواضيع في مجال البحث العلمي.

ويعد هذا البحث بمثابة بحث قصير نحاول من خلاله الإلمام بجميع المعلومات الأساسية التي تفيد هذه الدراسة.

ونظرا لحدثة مثل هذه المواضيع فإنه لم توجد كتابات كثيرة فيه، وكذلك نجد أن نفس المراجع تتكرر بالإضافة إلى أنها قديمة ولم نجد من تناول هذا الموضوع بالبحث سابقا.

لذا حاولت دراسة هذا الموضوع باتباع الخطة الكلاسيكية بتقسيمه إلى فصلين وهذا من أجل الإجابة على الإشكالية المطروحة.

وعليه، سنحاول دراسة هذا الموضوع أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع إنطلاقاً من الإشكالية التالية:

أشخاص الملاحة البحرية ودورهم في عملية النقل البحري للبضائع على ضوء التشريع الجزائري؟.

تم تقسيم الدراسة إلى فصلين :

الفصل الأول بعنوان الاطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية حيث قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين المبحث الأول بعنوان الأشخاص البحريون ، وفي المبحث الثاني إلى التنظيم القانوني الأشخاص البحريون .

أما الفصل الثاني سنتطرق فيه الوسائل القانونية لعملية النقل البحري في المبحث الأول سنتطرق عقد النقل البحري للبضائع ، وفي المبحث الثاني سنتطرق إلى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وفي الأخير أنهينا هذا البحث بخاتمة تتضمن مجموعة من النتائج والتوصيات التي توصلنا لها من خلال هذه الدراسة

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحه البحرية

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

إذا كانت السفينة أداة للملاحة البحرية، فإنها في حاجة إلى إعدادها للقيام بالرحلات البحرية وإلى من يتولى تسييرها في البحر، ولذلك يأتي المجهز وأفراد الطاقم البحري من ربان وبحارة الذين يعملون بموجب عقد العمل البحري الذي يبرم بينهم وبين مجهز السفينة وهم يأتون في طليعة أشخاص الملاحة البحرية، وجميع هؤلاء الأشخاص يتدخلون لأجل تمكين السفينة من الملاحة في الأوضاع الطبيعية بالمعنى الفني الدقيق، ولذلك يطلق عليهم " الأشخاص البحريون " .

وإذا كان الطاقم البحري يتولى تسيير السفينة في الظروف الطبيعية إلا أنه يحتاج في بعض الأحوال إلى تدخل أشخاص آخرون يعينون السفينة على الملاحة، سواء كان الأمر راجعا إلى صعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل، أو كان الأمر راجعا إلى ضرورة الاستعانة بقوة خارجية عن السفينة، أو في مجال الملاحة التجارية إذ يبرز لنا الأمر في تدخل العديد من الأشخاص بمساهماتهم في إنجاز الرحلة البحرية سواء بالقيام بأعمال ممهدة للقيام بهذه الرحلة أو بالقيام بأعمال متممة لها، وإذا كان تدخلهم يرتبط بإنجاز الرحلة البحرية، إلا أن مزاوله أعمالهم لا تقتضي تواجدهم على متن السفينة أثناء الرحلة، وإنما على العكس يتواجدون في أماكن قيام أو وصول السفينة إلى البر، ولذلك يطلق على هؤلاء الأشخاص بـ " الأشخاص البريون " .

وتقتضي دراستنا لأشخاص الملاحة البحرية تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول: الأشخاص البحريون .

المبحث الثاني: الأشخاص البريون .

المبحث الأول: الأشخاص البحريون

يقصد بالأشخاص البحريون كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري، ويتمثلون في مجهز السفينة الذي يتولى تجهيزها فيزودها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها.

ويستخدم الربان في قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية وللربان مركز قانوني خاص يتميز به عن التابعين عامة، فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة وسيدها وقائدها وعميد رجال الطاقم جميعا.

أما بالنسبة لأفراد الطاقم بما فيهم الربان فترابطهم بالمجهر علاقة تسمى بعلاقة عقد العمل البحري التي بدورها تخضع لتنظيم قانوني خاص.

المطلب الأول: مجهز السفينة

إن من يتولى تجهيز السفينة، أي إعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية من توفير المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة هو مجهز السفينة، ونظرا لأهميته المحورية في مجال الملاحة البحرية سنفرد لدراسته مطلقا⁵.

بحيث سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى :

الفرع الأول: تعريف مجهز السفينة

عرفت المادة 572 من ق. ب . ج مجهز السفينة على أنه : " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على مواصفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة ".

5 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص. 42.

من خلال نص المادة 572 ق. ب. ج يتضح لنا أن مجهز السفينة هو كل مستغل السفينة، على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال البحري.

ولما كانت السفينة معدة أساسا للاستغلال البحري، فقد جرت العادة أن يتولى مالكا تجهيزها وإعدادها للقيام بالرحلة البحرية، فهو الذي يتكفل بتزويدها بالمؤن والمعدات والأدوات اللازمة لملاحتها، وهو الذي يستخدم الريان ورجال الطاقم، كما أنه يبرم عقود النقل والتأمين على السفن، ومن هذا المنطلق يطلق على مالك السفينة بالمجهز Arinateur.

الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة

طبقا للقواعد العامة، يعتبر الإنسان مسؤولا عن أعماله التي تحدث ضررا للغير ويكون مسؤولا بجميع أمواله، بحيث تعتبر هذه الأموال جميعها ضامنة للوفاء بديونه، كما نصت على ذلك المادة 188 من ق.م. ج، ولا شك في أن مالك السفينة في علاقته مع الأشخاص البحريون أو الأشخاص البريون الذين يتعاملون مع سفينته في نشاطها الملاحي أو التجاري، ترتب عليه مسؤوليات فقد يسأل عن أخطائه الشخصية، كما قد يخل بالتزاماته التعاقدية أو القانونية، أو قد يسأل باعتباره متبوعا عن أخطاء تابعيه الريان والبحارة، وقد يسأل باعتباره حارسا للسفينة الكوفا شيئا طبقا لنص المادة 577 من ق. ب. ج.⁶

أولا . المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أو مجهزها

يمكن أن يرتكب مالك السفينة خطأ شخصيا أثناء استغلاله للسفينة فيهمل القيام ببعض الأعمال التي يتطلبها حسن هذا الاستغلال كأن يترك مثلا السفينة تبحر وهي في حالة معيبة

6 - محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص. 142.

وغير صالحة للملاحة، مع علمه بذلك مما قد يتسبب في ضرر للغير، وهنا يكون مسؤولاً عن خطئه الشخصي مسؤولية تقصيرية.

ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات الخطأ الشخصي لمالك السفينة أو تجهزها، وفي كثير من الأحيان يصعب إثبات هذا الخطأ ومن ثم يلجأ المتضررين إلى الإستناد على مبدأ الخطأ المفترض

ثانيا . مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الخطأ المفترض (حراسة الأشياء)

رأينا أنه في الكثير من الأحيان يصعب على المتضرر إثبات الخطأ الشخصي في جانب مالك السفينة، وتفاديا لهذه الصعوبات، قد يلجأ المتضرر إلى الإستناد على الخطأ المفترض الناتج عن استعمال الأشياء، أي عن إستغلال السفينة، ونظرا لما يحققه ذلك من قلب عبء الإثبات ليقع على المالك إثبات ما يعنيه من المسؤولية، مادام الخطأ مفترض⁷.

فالسفينة تعتبر من الجوامد التي تتطلب عناية خاصة لما يرافقها باستمرار من أخطاء وتقوم هذه المسؤولية التقصيرية كسابقتها، على أساس أن المالك أو المجهز مسؤول عن الضرر الناتج عن استعمال وإستغلال السفينة، وأن الخطأ مفترض في جانبه ولا يحتاج إلى إثبات ويكفي للمتضرر أن يثبت أن الضرر ناتج عن عمل إيجابي من جانب السفينة لتثبت مسؤولية المالك أو المجهز.

وهنا لا يثبت للمتضرر إلا أن الضرر وقع من السفينة ويقع على المالك أو المجهز عبء إثبات أن الضرر وقع بسبب القوة القاهرة، ويثبت كذلك بأنه قام بكل عمل ضروري لتفادي وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر (المادة 188 من القانون المدني الجزائري)⁸.

7 - العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، ط. م، دار الغرب للنشر والتوزيع، (ب. م. ن)، 2004، ص. 151، 152.

8 - إدريس الضحاك، قانون الملاحة البحرية بالمغرب، منشورات عكاظ، الرباط، 1989، ص. 29.

ثالثا : مسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال تابعه

هناك مسؤولية أخرى يتحملها مالك السفينة أو مجهزها عن أخطاء يرتكبها أشخاص آخرون باعتبارهم تابعين له، فهو يسأل إذن عن الأعمال التي قام بها أو العقود التي أبرمها الريان أثناء ممارسته لصلاحياته القانونية، وكذا عن أخطأ الريان والطاقم والمرشد، وكل شخص يعمل في خدمة السفينة⁹.

الفرع الثالث: تحديد مسؤولية مجهز السفينة

أولا : التحديد القانوني لمسؤولية مجهز السفينة في القانون الجزائري

نصت المادة 92 من ق. ب. ج على أنه: " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به ."

يتضح من خلال النص بأن المالك يستطيع تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه ومفاد ذلك أن دائني المالك ديونا ناشئة عن عقدهم في نفس مركز الغير الدائنين الذين تنشأ حقوقهم لا عن عقود بل عن النشاط الضار¹⁰.

وبالنظر إلى الأسباب التي حددتها المادة 93 من ق. ب. ج، والخاصة بما يمكن للمالك تحديد المسؤولية عنه نجد أنها تشمل على تحديد مسؤولية المالك عن الأشخاص والبضائع.

9 - حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998، ص. 46.

10 - محمد زهدور، المرجع السابق، ص. 191.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحاة البحرية

والأسباب التي يستطيع المالك تحديد المسؤولية عنها هي:

أ. الوفاة أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على ظهر السفينة لنقله، وكذلك ضياع أو تلف أي مال يوجد على ظهر السفينة، فأى شخص يتعاقد معه مالك السفينة لنقله ويوجد على متن السفينة يموت أو يصاب، بإصابة جسمانية فإن المالك يستطيع أن يطلب تحديد مسؤوليته بالنسبة للموت أو تلك الإصابة، وكذلك ضياع أو تلف الأموال ونلاحظ أن النص بعد أن ذكر أن الشخص المتوفي أو المصاب يوجد على ظهر السفينة عاد وأكد بعبارة بقصد نقله، وأعتقد أنه أراد من التكرار أن يؤكد على إخراج الراكب مجاناً، والمتسلل إلى السفينة من تطبيق هذه الأحكام الواردة في هذا الفصل ونفس التكرار موجود في نص المادة 93/أ) من ق. ب. ج.

ب. الوفاة أو الإصابة لأي شخص يوجد على البحر أو في البر، وكذلك ضياع أو تلف مال أو اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة أو لم يوجد وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون الفعل أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإرادة السفينة و شحن البضائع أو نقلها أو تفريغها.

د. لقد منح المشرع الجزائري مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته عن الالتزامات الخاصة بمنشآت الميناء المادة 93/د) ق. ب. ج، وقد يكون المبرر أن غالبية النقل البحري بشكل عام في الجزائر يقوم به سفن الدولة وقيام الدولة بتعويض نفسها أمر لا يستقيم مع الوضع الطبيعي لعملية التعويض وفكرته التي ينتقل فيها مال التعويض من ذمة المتسبب بالأضرار إلى ذمة مالية أخرى¹¹.

11 - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة . أطروحة لنيل درجة الدكتوراه .، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 1، 2011. 2012، ص. ص. 314، 315.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

ثانيا : الاستثناءات الواردة عن تحديد مسؤولية مالك السفينة

لقد حذا المشرع الجزائري حذو معاهدة بروكسل لسنة 1957 من خلال نص المادة 94 ق. ب. ج، وجعل مسؤولية المالك كاملة وتكون جميع أمواله ضامنة للوفاء بالتزامه في الحالات التالية :

أ. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم، أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجروح أو تم التخلي بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها، وقد تقررت المسؤولية المطلقة في هذه الحالات لأن التعويض الجزائري الذي يأخذ به النظام الأنجلو سكسوني قد يكون ضعيفا بحيث يفيد المالك كثيرا من تحديد المسؤولية¹².

ب. الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام ذلك أن رجال الطاقم إلى جانب الدور الهام الذي يلعبه في تسيير السفينة وإدارتها والمحافظة عليها وقد راعي المشرع الجزائري هذه الفئة الضعيفة ذوي الموارد المحدودة.

ج. ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل.

لكن في هذا الصدد، ليس من العدل أن تصدر إذا لم تكفي السفينة الوفاء بهذه الديون ورعاية حقوقهم لذا تقرر مبدأ إخراج الديون التي لا يشملها تحديد مسؤولية مالك السفينة، وهو الاتجاه الذي أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1957.

12 - محمود شحات، القانون البحري الجزائري . السفينة . ملكية السفينة . صور إيجار السفينة . مسؤولية مالك السفينة . رهن السفينة . حجز السفينة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص. 89.

الفرع الرابع : الريان

الريان هو ذلك الشخص الذي يعينه المجهز¹³، ليتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا¹⁴، وهذا ما تؤكد نص المادة 580 من ق. ب. ج، فللريان مركز قانون خاص يتميز به عن التابعين عامة، فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة، وسيد السفينة وقائدها، وعميد رجال الطاقم جميعا من ضباط ومهندسين وملاحين.

و سنتكلم من خلال هذا المطلب:

أولا : تعيين الريان و اختصاصاته

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى تعيين الريان وعزله (أولا)، أما (ثانيا) سنتكلم عن اختصاصات الريان.

1- تعيين الريان و عزله

طبقا لنص المادة 575 من ق. ب. ج أنه يعين مجهز السفينة الريان ويعزله، وللريان في حالة عزله الحق في التعويض إذا كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة¹⁵.

أ **تعيين الريان** : يتولى مجهز السفينة تعيين الريان¹⁶، وهذا ما تؤكد نص المادة 575 من ق. ب. ج إذ تنص على: " يحق للمجهز تعيين وعزل ريان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي

13 - محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . إيجار السفينة . النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007، ص. 225.

14 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 85.

15 - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع نفسه، ص. 86.

16 - مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة . السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . إيجار السفينة والنقل البحري .

الحوادث البحرية . التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص. 200.

التي تبين صراحة بمجال نشاطه". وليس من قيد على سلطة المجهز في تعيين الريان سوى أن يكون هذا الأخير مؤهلاً قانوناً لقيادة السفينة وحائزاً على الشهادة اللازمة لذلك.

ب- عزل الريان

للمجهز حق عزل الريان في أي وقت، ويرجع ذلك إلى أن هذا الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله والذي يتم في جانبه الأكبر بعيداً عن المجهز، ومن ثم كان حق منح هذا الحق للمجهز إذ ما فقد الثقة في الريان¹⁷.

ونستخلص من نص المادة 575 ق. ب. ج أن المجهز، وإن كان مقيداً في تعيين الريان، فإنه يمتلك الحرية في عزله لأي سبب ولو لم يكن مقبولاً، وفي أي وقت ولو كان غير مناسب.

والحكمة من هذه السلطة المطلقة في العزل أن الريان ينفرد باختصاصات واسعة (وهو ما سيتم دراسته لاحقاً).

2- اختصاصات الريان

يمكن تقسيم اختصاصات الريان إلى ثلاث أنواع: اختصاصات تقنية (أ)، اختصاصات إدارية (ب) واختصاصات تجارية (ج).

أ - اختصاصات تقنية

على الريان أن يخضع سفينته للمعاينة للتأكد من مدى صلاحيتها للملاحة، وأن يسهر على كفاية مستلزمات الرحلة البحرية من مؤن ووقود، كما يتوجب عليه القيام بكافة التدابير

17 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 78.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

الضرورية للمحافظة على هيكل السفينة ومحركاتها طبقا لنص المادة 589 ق. ب . ج¹⁸، كما يتولى ريان السفينة قيادة السفينة بنفسه إلا في الحالات الاضطرارية.

وعليه القيام بذلك وفقا للأصول الفنية مراعيًا بذلك الاتفاقيات الدولية والأعراف المعتمدة وهذا ما نصت عليه المادة 592 ق. ب. ج بقولها: "... و يجب على الريان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول"، كما يترتب عليه احترام القوانين النافذة في الموانئ كضرورة الاستعانة بمرشد أو انتظار التعليمات الخاصة بدخول الميناء والرسو فيه.

ويفرض عليه القانون أن يكون على متن السفينة عند دخولها إلى الموانئ أو إلى الفرض أو إلى الأمر وعند الخروج منها وهذا ما جاء من خلال نص المادة 593 ق. ب. ج بقولها: " ينبغي على ريان السفينة قيادة سفينته شخصيا عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها وكذلك الفرض والقنوت والأمر وداخل الموانئ وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة. وأن وجود المرشد على متنها، لا يعفي الريان من هذا الالتزام."

ومن خلال نص المادة يتضح لنا، أنه يجب على الريان عدم مغادرة السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباط السفينة¹⁹.

ب - اختصاصات إدارية

يتحتم لإنجاز الرحلة البحرية اتصال السفينة بالجهات الإدارية المختصة في الموانئ المختلفة، مما يتعين معه إثبات عناصر تعيين ذاتية السفينة وملكيته وجنسيته كلما لزم الأمر.

18 - تجري نص المادة 589 على النحو الآتي: " يجب على ريان السفينة قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها".

19 - وهيب الأسبر، القانون البحري السفينة . أشخاصها . عقد العمل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص. 98.

بالإضافة إلى ذلك تحمل السفينة محتمعا من الأفراد، قد يقتصر على أفراد الطاقم البحري وقد يمتد إلى غير هؤلاء كالمسافرين في حالة نقل الأشخاص بحرا.

ويستوجب ذلك منح ريان السفينة بعض السلطات لحفظ النظام وللتحقيق في الجرائم التي ترتكب على متنها، وقد تقع بعض الحوادث التي تحتاج إلى إثباتها بطريقة رسمية، وإذا تعرضت السفينة لحوادث تستلزم تدخل السلطات العامة عند بلوغ اليابسة لا بد من إثباتها وتقديم التقارير عنها²⁰.

ج - اختصاصات تجارية

يتمتع الريان بصلاحيات قانونية، باعتباره ممثلا لمالك السفينة، فله الحق في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لتنفيذها فهو الذي يتولى عملية تسليم البضاعة من الشاحنين إلى أصحابها ويجب تثبيت ذلك بوثائق الشحن.

وهو الذي يتولى إجراء التصرفات اللازمة لسير الرحلة البحرية كإصلاح السفينة وشراء الأدوات والوقود لها وهذه التصرفات كما هو معلوم تنصرف إلى تجهزها، سواء أكان المالك أو المستأجر لأن الريان عندما يباشرها بنفسه مع الغير بوصفه وكيلًا عن المجهز.

ثانيا : مسؤولية الريان

سننترق في هذا الفرع إلى المسؤولية المدنية (أولا)، ثم المسؤولية الجزائية (ثانيا).

. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. ص. 91، 92. 2. عادل

20 - علي المقدادي، القانون البحري السفينة . أشخاص الملاحة . النقل البحري . البيوع البحرية . الحوادث البحرية . التأمين البحري، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص. 83.

1- المسؤولية المدنية

يكون الريان مسؤولاً شخصياً قبل المجهز عن الأخطاء التي تقع منه في أدائه لوظيفته ولو كانت يسيره²¹. كما أنه مسؤولاً أيضاً تجاه الشاحنين عن أخطائه في تنفيذ عقد النقل البحري رغم انتفاء مسؤولية المجهز الناقل عنها نتيجة إعفائه من المسؤولية عن أخطاء الريان في الملاحة أو في إدارة السفينة.

ويسأل الريان عن أخطائه الشخصية في مواجهة الغيره²²، ولا محل المساءلة الريان عن أخطاء الطاقم لأنهم يتبعون المجهز لا الريان، وإذا كان الريان هو الذي يقوم باختيارهم، فهو يفعل ذلك بوصفه ممثلاً للمجهز. ويسري نفس الحكم بالنسبة إلى أخطاء المرشد، فالمسؤول عن هذه الأخطاء هو المجهز لا الريان.

ولا يمكن مساءلة الريان كذلك عن أخطاء الركاب إلا إذا أثبت أنه لم يمارس حقه في الإشراف والرقابة عليهم، وأنه كان في الإمكان منع وقوع الضرر لو باشر الريان سلطته التأديبية والنظامية إذ يعد ذلك خطأً شخصياً من الريان يستتبع مسؤوليته²³.

2 المسؤولية الجزائية

ويعاقب الريان تأديبياً إذا ارتكب خطأً فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث.

كما يعاقب الريان جنائياً إذا أساء استعمال سلطته أو ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل، أو إذا لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه

21 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 208.

22 - محمد فريد لعربي محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، (ب. م. ن)، 2005، ص. 251.

23 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، ط1، منشورات الحلبي، الإسكندرية، 2006، ص. 144.

خطر جدي للسفينة أو للأشخاص الركاب فيها الإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر²⁴.

المطلب الثاني : الطاقم البحري (أفراد الطاقم البحري)

استخدم التقنين البحري الجزائري لفظ " رجال البحر " أو " البحار " بدلا من لفظ " الطاقم " ويفضل استخدام لفظ " الطاقم " لذيوعه في العمل.

ويقصد بالطاقم مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة، ومن ثم فإن هذا الاصطلاح يشمل ضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة²⁵، وهذا ما نصت عليه المادة 3/ (ب) من المرسوم التنفيذي رقم 05. 102 المتعلق بتحديد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري بقولها: " ... الطاقم: مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام والفندقة على متن السفينة الخاصة بالركاب ... " ²⁶.

الفرع الأول: البحارة

أولا - تعريف البحارة

عرفت المادة 384 / (أ) ق. ب. ج " البحار " بأنه: " كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر".

24 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 237.

25 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 210.

26 - المرسوم التنفيذي رقم 102/05 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، مؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق ل 26 مارس سنة 2005، ج. ر. ج. د. ش، العدد 22 المؤرخ في 27/03/2005.

ومن ثم فكل من يؤدي عملا على سفينة تجارية بحرية متصلا بالرحلة البحرية يعد بحارا²⁷، فيكون خاضعا بذلك إلى القواعد المنصوص عليها في القانون البحري²⁸. وعلى رأسهم الريان إذ يعد عميدهم وقائدهم فهم يعملون تحت اشرافه مقابل أجره، والعلاقة بينهما هي علاقة عقد العمل البحري²⁹، ولا يهم في هذا الصدد طبيعة العمل المعهود به إليه، فيشمل لفظ البحارة: طاقم السطح، طاقم الآلات³⁰.

ثانيا - الشروط الواجب توافرها في البحارة

نظرا لصعوبة العمل في البحر والمخاطر المحيطة به فقد استلزم القانون توافر شروط معينة في البحارة، تتمثل في ضرورة: . توافر الجنسية الجزائرية.

- يجب أن يتوافر السن.

- ذا لياقة بدنية.

- أن يكون ذا مؤهلات³¹

وهذه الشروط واجبة التوفر في الأشخاص الذين يتولون السلطة على السفينة، وهذا ما

أ- شرط الجنسية

27 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 130.

28 - وهيب الأسير، المرجع السابق، ص. 105.

29 - طالب حسن موسى، القانون البحري السفينة . أشخاص السفينة . عقد النقل البحري . البيوع البحري . الطوارئ البحرية . عقد التأمين البحري . العقود البحرية المساعدة، ط 1، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص. 81.

30 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 130.

طاقم السطح وهم: الأفراد الذين يوجهون السفينة في ملاحتها، أي نائب الريان (القبطان) ضابط المناوبة، البحار . طاقم الآلات: ويشمل كبير ضباط المهندسين، ضباط المحركات، المساعدين برتبة بحار.

31 - المادة 386 ق. ب. ج.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

كان الهدف الرئيسي من اشتراط الجنسية الوطنية (الجنسية الجزائرية في طاقم السفينة الجزائرية هو تحقيق أغراض اقتصادية تتعلق بضمان فرص عمل للمواطنين، إلا أن هذه الاشتراطات أهمية كبيرة من زاوية سلامة الرحلة البحرية.

فلقد رأينا من قبل أن للإدارة المركزية للتفتيش البحري حق الرقابة على جميع السفن العاملة في الموانئ الجزائرية³².

ولقد أجاز القانون للطاقم البحري تقديم طلب مسببا إلى الإدارة في حالة ارتكاب مخالفة القانون سلامة السفن، ومع توافر الاشتراطات الوطنية (الجنسية الجزائرية في الطاقم البحري) تضمن الإدارة المختصة تعاون أفراد الطاقم من الوطنيين معها في الكشف عن أوجه المخالفات تلك.

ولا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد في الموانئ الجزائرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية.

ب- شرط السن

تعرض القانون البحري الجزائري إلى شرط السن الواجب توافرها في البحار من خلال نص المادة 386 من ق. ب. ج بقولها: " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوافر فيه الشروط المطلوبة، وأن يكون :

أ. ذا جنسية جزائرية،

ب. بالغا الثمانية عشرة من عمره، ...".

فيشترط فيمن يعمل بحارا ألا يقل سنه عن ثمانية عشرة سنة ميلادية ويتعلق هذا الشرط بالعمل بالسفن التجارية الجزائرية .

32 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 115.

ج- شرط اللياقة البدنية

لقد تعرض المشرع الجزائري إلى هذا الشرط وأوجب توافره في البحارة، وذلك من خلال نص المادة 386/ (ج) من ق. ب. ج، بقولها: " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، و أن يكون: | ... ج. ذا لياقة بدنية،....".

إذ أوجب أن يكون جسم الطالب ناميا نموا طبيعيا وخاليا من الأمراض العضوية والوظيفية التي تعيقه أو تمنعه من القيام بأعباء وظيفته، ويشمل الكشف اختبار البصر والأمراض الجراحية وأمراض العظام والمفاصل وأمراض الجهاز التنفسي وأمراض الجهاز الدوري والأمراض العقلية والعصبية والأمراض الجلدية أو غير القابلة للشفاء الشاملة الأجزاء عديدة من الجسم والتي تمنع من اللياقة البدنية³³.

د - شرط الكفاية الفنية

إذا كان المجهز هو الذي يختار الريان، إلا أنه وعلى ما بينا ليس حرا في هذا الاختيار وذلك نظرا الخطورة العمل الفني الذي يقوم به الريان بما يجب معه أن يكون حائزا على مؤهلات معينة تثبت كفاءته للعمل وذات الأمر يصدق على ضباط الملاحة و المهندسين البحريين وكذا البحارة.

الفرع الثاني : طوائف البحارة

يمكن تقسيم البحارة إلى عدة طوائف: يوجد على رأس الهرم الريان الذي يتولى تنظيم العمل على متن السفينة والذي يتمتع بكثير من الصلاحيات كما رأينا، ثم يأتي دور الضباط البحريين وباقي أعضاء الطاقم الذين ينقسمون بدورهم إلى عدة فئات إما بحسب الأعمال التي يمارسها وإما بحسب أعمارهم.

33 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 139.

أولاً - الضباط البحريين

منذ الملاحة الشراعية وحتى يومنا الحاضر، من الضروري تواجد عدد من الضباط إلى جانب الريان على متن السفينة، ودورهم أساسي في تأمين حسن سير الرحلة البحرية. كما أن متطلبات الملاحة أوجبت منذ القدم الحصول على مؤهلات تقنية عالية، والملاحظة أن الفائدة العملية من هذا الموجب بتزايد مستمر بسبب التطور التقني الكبير الذي طرأ على الملاحة من جهة، بالإضافة إلى الأخطار الكبيرة التي قد تتجم عن نقل بعض المنتجات الخطيرة.

ثانياً - بقية رجال الطاقم

- يمكن تقسيم رجال الطاقم البحري ثلاث طوائف تتمثل في: طاقم السطح، طاقم الآلات، طاقم الاتصالات
- طاقم السطح: وهم الذين يقومون بمساعدة ضباط الملاحة في توجيه السفينة.
 - طاقم الآلات: ويتكون من الميكانيكيين الذين يقومون بالسهر على آلات السفينة.
 - طاقم الاتصالات: أوجب تطور وسائل الاتصالات الحديثة وجود عدد من الضباط المختصين في هذا المجال على متن السفن المتطورة.
 - الطاقم الخدمي : ويقصد بهم الأشخاص الذين يقومون بأعمال التنظيف وخدمة الغرف وتحضير الطعام³⁴.

ويلاحظ تراجع هذه التقسيمات التقليدية على متن كثير من السفن المملوكة من قبل شركات بحرية ضخمة. ذلك أن المنافسة الدولية في مجال النقل البحري أوجبت تخفيض كلفة

الاستغلال، وذلك بتخفيض عدد العاملين على متن السفن، وهذا ما أدى إلى تغيير كبير في المواد التي تدرس في المعاهد البحرية، وبكيفية إعطاء الشهادات التقنية للضباط البحريين بحيث أصبح نفس الأشخاص قادرين على ممارسة المهام المناط بطاقم السطح وطاقم الآلات وطاقم الاتصالات.

الفرع الثالث : عقد العمل البحري

أولاً: تكوين عقد العمل البحري وإثباته

1 - تعريف عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف المجهز أو الريان، ولا يلتزم في هذا العمل أن يكون متصلاً بالملاحة البحرية، بل المهم أن يؤدي العمل على ظهر السفينة ولو لم يتعلق بالملاحة البحرية، فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل الطهارة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري تسري عليه أحكام هذا العقد أي أن العبارة بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري وإسباغ صفة البحار على الشخص³⁵.

2 - تكوين عقد العمل البحري

بديهي أن يشترط لانعقاد عقد العمل البحري صحياً توافر جملة من الشروط سواء الشروط الموضوعية العامة لسائر العقود من رضا ومحل وسبب، والأصل أن المجهز هو الذي يبرم العقد مع البحار، ومع ذلك فقد جرت العادة على أن يتولى الريان إبرام العقد بوصفه وكيلًا عن المجهز³⁶.

35 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 213.

36 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 241، 242.

ونظرا لصعوبة العمل في البحر والمخاطر المحيطة به فقد إشتراط المشرع في من يعمل ملاحا ألا يقل عمره عن الثامنة عشرة (نص المادة 386 من ق. ب. ج)، كما يجب الإستخدام البحار الذي لم يبلغ سن الرشد الحصول على موافقة خطية من والديه أو وصيه ويترتب على مخالفة هذا الشرط بطلان العقد بطلانا مطلقا³⁷.

وقد نصت المادة 11 من النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري على أنه: " يجب أن يتضمن عقد التوظيف على الخصوص البيانات الآتية:

- اسم مجهز السفينة وشركته وموطنه،

- تعريف المستخدمين،

- الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة ،

- تاريخ التوظيف

بالنسبة للعقود ذات مدة محددة وغير محددة وتاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات مدة محددة،

- مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات مدة غير محددة،

- الأجور والتعويضات المرتبطة به عند الاقتضاء وفي حالة الأجر حسب نظام الحصة، حساب الدخل الواجب توزيعه وكذلك حصة المستخدمين الملاحيين المعنيين في حالة مستخدمي ملاحين صيادين".

37 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة . أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011، ص. 254.

ولا شك أن في طلب المشرع استيفاء البيانات بالعقد ما يتحقق معه ثبوت توافر الشروط التي استلزمها القانون في البحار وتعيين المسائل الجوهرية التي يجب أن يشمل العقد عليها. على أن تبقى الإشارة إلى أن البيانات التي عددها النص تمثل الحد الأدنى من البيانات التي يجب أن يتضمنها العقد، ومن ثم فلاطراف العقد إيراد ما قد يعني لهم من بيانات أو شروط طالما أنها لا تخالف الأحكام التي أوردها القانون البحري أو النظام العام أو الآداب العامة.³⁸

3 - إثبات عقد العمل البحري

يشترط المشرع الجزائري كتابة عقد العمل البحري وهذا طبقا لنص المادة 39⁸ من المرسوم التنفيذي السالف الذكر وقيد بنوده وشروطه في دفتر البحارة طبقا لنص المادة 13 من م.ت بقولها: " وتفيد هوية كل مستخدم ملاح تم توظيفه في مفهوم هذا المرسوم في دفتر الطاقم"، ثم توقيع البحار أو بصمته تعبيرا عن موافقته ويجب على السلطة المختصة مراقبة قيود دفتر البحارة قبل سفر السفينة للتحقق من أن كل الملاحين العاملين على السفينة مستخدمون بموجب عقود صحيحة، وتتلى شروط العقد ويستتق المتعاقدان للتأكد من معرفتهما مضمونه وقبولهما به.

والكتابة مشترطة للإثبات فحسب وليس لصحة العقد تطبيقا للقاعدة العامة في القانون البحري التي تفرض الإثبات الكتابي في العقود البحرية، ومن ثم فتخلف الكتابة لا يترتب عليه بطلان العقد، وقد لاحظ المشرع أن الأمر قد يقتضي استخدام البحار على وجه السرعة دون أن تكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد فأجاز له وحده إثباته بكافة طرق الإثبات حماية له

38 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. ص. 157، 158.

39 - تجري نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخلمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري على النحو الآتي: " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب .

وصونا لحقوقه، في حين لا يجوز لرب العمل إذا لم تكن ثمة كتابة إثبات العقد إلا بالإقرار أو اليمين الحاسمة⁴⁰.

ويجب أن يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم إحداها للمجهز، وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة (إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمنائر)، وتسلم الثالثة إلى البحار إذا كان العقد فرديا، ويحتفظ المجهز بالنسخة الأخيرة إذا كان العقد مشتركا يشمل أكثر من بحار واحد، وفي هذه الحالة الأخيرة يكون البحار أن يحصل على مستخرج من إدارة التفتيش البحري بما يخصه من بيانات واردة في هذا العقد⁴¹.

ثانيا : آثار عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو من العقود الملزمة للجانبين، إذ تنشأ بمقتضاه التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين البحار والمجهز.

1 - التزامات البحار

يقع على عاتق البحار طبقا لأحكام عقد العمل البحري ثلاثة التزامات رئيسية: أداء العمل المتفق عليه (أ)، العمل على انفاذ السفينة والحمولة (ب) وأخيرا عدم استغلال السفينة لحسابه الخاص (ج).

أ - أداء العمل المتفق عليه

40 - كمال حمدي، المرجع نفسه، ص. 156.

- وتبقى حالة ما إذا لم توجد كتابة ونجح البحار في إثبات قيام العقد إلا أنه عجز عن إثبات شروطه كلها أو بعضها، ففي هذه الحالة يفترض أن المتعاقدين أرادا اتباع العرف السائد في مجال إبرام العقد usage du lieu، ولا يقتصر تطبيق ذلك العرف على حالة انتفاء الكتابة بل تسري أحكامه أيضا بالنسبة إلى الشروط التي لم يتفق عليها المتعاقدان كتابة.

41 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 216.

يلتزم البحار بأن يؤدي العمل المتفق عليه في العقد وبالكيفية المحددة فيه ويتعين عليه أن يباشر العمل بنفسه دون أن ينبب عنه غيره في القيام به⁴².

والتزام البحار في هذا الصدد إلتزام ببذل عناية وهذا ما جاء في مضمون نص المادة 415/أ)⁴³ من ق. ب. ج، و يعني ذلك أنه يجب على البحار بذل عناية الشخص المعتاد، والمقصود عناية البحار المعتاد⁴⁴.

البحار في قيامه بعمله على السفينة بسلطة مطلقة، بل أن تبعته للمجهز تجعل عمله خاضعا للإشراف الريان ممثل المجهز، لذا يفرض المشرع على البحار الطاعة الكاملة للمجهز أو الريان وتنفيذ أوامرهم⁴⁵.

وإن لم يقم البحار بأداء العمل المكلف به أو أهمل في أدائه جاز عزله من الخدمة، ويجوز عندئذ للمجهز المطالبة بالتعويض عن أي ضرر يكون قد لحقه من جراء ذلك⁴⁶.

ب - العمل على انقاذ السفينة والحمولة

يجب على البحار في حالة الخطر العمل على انقاذ السفينة بالأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وذلك تقاديا من وقوف البحار ساعة الخطر متفرجا مكتوفا وكأن الأمر لا يعنيه، ويقرر القانون مكافأة للبحار وذلك عن العمل الإضافي تشجيعا له على القيام به ويجب أن لا يقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل.

42 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 258

43 - تجري نص المادة 415/أ) على النحو الآتي: " يتعين على البحار: أ. أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة و ذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه المطلوب،....

44 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 159.

45 - إن البحار غير ملزم بطاعة هذه الأوامر إذا كانت تتعارض مع عقد عمله أو كان من شأنه مخالفة النظام العام و الآداب أو تعريض حياته للخطر.

46 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 248.

على أنه إذا كان محل العمل الإضافي الذي قام به البحار متعلقا بإنقاذ سفينة أخرى فإن مكافأة الانقاذ توزع بين مالك السفينة وربانها وبحارتها⁴⁷.

ج - الالتزام بعدم استغلال السفينة لحسابه الخاص

لا شك أن سبب تواجد البحار على ظهر السفينة هو فقط كونه مستخدما من جانب المجهز أو ممثله للقيام بالعمل المنوط به طبقا للعقد، والأمر كذلك فلا يجوز للبحار أن يستغل فرصة تواجده على السفينة لتحقيق مصلحة شخصية لنفسه، لذا يجب عدم السماح للملاح بشحن أي بضاعة في السفينة إلا بإذن من تجهزها وإذا حصلت أي مخالفة بهذا الخصوص فيلتزم المخالف بدفع أجرة نقل البضائع التي شحنت مضافا إليها مبلغ يعادلها وللربان أن يأمر بإلقاء البضائع في البحر إذا كان شخصها من شأنه أن يهدد بسلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو أن يؤدي إلى دفع غرامات أو نفقات.

2 - التزامات المجهز

سنبدأ دراسة التزامات المجهز وهي: دفع الأجر (أ)، وإقامة البحار وغذائه (ب)، علاج البحار (ج).

أ - إلتزام المجهز بدفع الأجر

يتم الاتفاق عند التعاقد على الأجر الذي يتوجب دفعه للأجير، وفي حال عدم القيام بذلك فيبقى العقد صحيحا وينتج كافة مفاعيله، وإنما يصر إلى تحديد الأجر وفقا للأعراف

47 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 162.

السائدة⁴⁸، ويتم دفع أجر الملاح إما بشكل أجر ثابت، أو بحصة من الأرباح وإما بدمج هاتين الطريقتين.

ويعتبر الأجر الشهري طريقة الدفع الأكثر إستعمالا على متن السفن التجارية، إذ يتم إعتماها سواء بالنسبة لعقود العمل المحددة المدة أو غير المحددة المدة أو حتى بعقود العمل بالسفرة⁴⁹.

ويندرج أجر البحار ضمن الديون الممتازة على السفينة كون المشرع قرر إمتيازاً لضمان الديون الناشئة عن عقد عمل الريان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة⁵⁰.

ب - إلتزام المجهز بعلاج البحار

يلتزم المجهز بعلاج البحار في حالة المرض أو الجرح، ويشترط الإستحقاق للعلاج أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة، أي أنه يجب أن تتوافر رابطة السببية بين

48 - أهم ما يميز هذا الموجب هو عدم خضوع أجر البحار لقواعد الحد الأدنى للأجور لذلك يبقى البحار عرضة اللادعان لإرادة المجهز بحسب قواعد العرض والطلب لأنه الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية.
- وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص. 115.

49 - لقد كان عقد العمل بالسفرة l'engagement au voyage الأكثر رواجاً لأنه كان يتلاءم مع الوضعية التقنية و الاقتصادية ومقتضيات الملاحة. فبمجرد وصول السفينة إلى المرفأ ينتهي عقد الملاح، ويبقى على الأرض بانتظار عقد جديد باجر مختلف.

50 - لا يضمن هذا الامتياز أجر البحار فحسب وإنما أيضاً الملحقات التي لها صفة الأجر وتعتبر جزءاً لا يتجزء منه كمصروفات العلاج والترحيل، والتعويضات المستحقة للبحار وغيرها من الديون الناشئة عن العقد.
- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 248.

المرض أو الجرح وخدمة السفينة، وسواء أصيب البحار على البر أثناء السفر⁵¹ أو على ظهر السفينة، فهو يستحق العلاج حتى لو كان المرض أو الجرح ناشئاً عن خطئه باعتبار خطأ البحار من مخاطر المهنة⁵².

أما الأخطاء اليسيرة التي تقع من البحار في تنفيذ الخدمة فلا تنتقص من مسؤولية المجهز.

وإذا كان علاج البحار التزاماً على عاتق المجهز، وجب على هذا الأخير تحمل نفقات العلاج كاملة حتى يتم الشفاء أو يثبت أن المرض أو الجرح غير قابل للشفاء⁵³.

ويستحق البحار الجريح أو المريض أجره كاملاً أثناء الرحلة وتسري فيما يتعلق باستحقاقه الأجر والمعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل، وإذا توفي البحار من جراء الجرح أو المرض وهو في خدمة السفينة فإن نفقات دفنه تكون على عاتق المجهز⁵⁴.

ج - التزام المجهز بغذاء البحار وإيوائه

تستلزم مقتضيات الملاحة البحرية أن تبقى السفينة فترة طويلة من الزمن في أعالي البحار، ولذلك من الطبيعي أن يلتزم المجهز بتأمين كل متطلبات أفراد الطاقم اليومية، وبشكل

51 - بيد أنه إذا أصيب البحار على البر أثناء السفر فعليه هو أن يقيم الدليل على أن الإصابة إنما كانت في خدمة السفينة، أما إذا أصيب البحار على ظهر السفينة، فيفترض أن الإصابة ناشئة عن خدمة السفينة. وللمجهز أن يدحض هذه القرينة بالإثبات العكسي.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 221.

52 - أما إذا كان الخطأ ناشئاً عن العصيان أو الكسر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك، وجب على المجهز أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر، أي أن البحار هو الذي يتحمل مصروفات العلاج في هذه الحالة.

53 - وإذا لم يتمكن البحار المريض أو الجريح من الاستمرار في السفر دون خطر، وجب على الربان إرساله إلى المستشفى في أقرب ميناء أو إلى محل آخر تمكن معالجته فيه على الوجه اللائق، وأن يودع المصاريف اللازمة لذلك.

54 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص. 354.

خاص ما يتعلق منها بإقامته وغذائه⁵⁵.

وعليه، يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته في السفينة دون مقابل، وذلك وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك، وهذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي في الغالب والسفينة في عرض البحر⁵⁶.

ثالثا: إنقضاء عقد العمل البحري

ينقضي عقد العمل البحري بالأسباب الواردة في القانون البحري، كما ينقضي بالأسباب العامة الواردة في قانون العمل 11/90⁵⁷، وذلك على الوجه التالي :

1 - إنقضاء المدة المحددة له

إذا كان معقودا لمدة محددة ولكن إذا حل أجل العقد أثناء الرحلة، فيستمر تنفيذه حتى وصول السفينة إلى الميناء، فإذا مرت السفينة قبل خولها أحد الموانئ الجزائرية بالميناء الذي تحب إعادة البحار إليه فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة في هذا الميناء.⁵⁸

2 - إنتهاء الرحلة أو فسخها الاختياري

إذا كان العقد مبرما لرحلة معينة في هذه الحالة إذا حالت قوة قاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته، انقضى العقد ولا يستحق البحار أجرا إلا عن الأيام التي قضاها فعلا في

55 - وهيب الأسير، المرجع السابق، ص. 119.

56 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 220.

57 - القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل، المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 هـ الموافق ل 21 أبريل 1990 م، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 17، الصادر في أول شوال 1410 هـ الموافق ل 25 أبريل 1990م، ص. ص. 562 - 576.

58 - تجري نص المادة 66 من ق 90. 11 على النحو الآتي: " تنتهي علاقة العمل في الحالات التالية : . البطلان أو الإلغاء القانوني، . انقضاء أجل عقد العمل في المدة المحددة،، الإستقالة، العزل، ، العجز الكامل عن العمل، كما ورد تحديده في التشريع، التسريح للتقليص من عدد العمال، إنهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة، التقاعد، الوفاة.

خدمة السفينة، ولا يجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض⁵⁹.

3 - وفاة البحارة

إذ تنتهي علاقة العمل بوفاة البحار حقيقة أو حكما، ويكون تقرير وفاة البحار حكما بموجب حكم قضائي نهائي⁶⁰، وهذا أمر بديهي نظرا لأن عقد العمل البحري من عقود الاعتبار الشخصي (المادة 66 من القانون 11/90).

4 - فسخ العقد

ويرتبط هذا السبب بكون عقد العمل من العقود الملزمة للجانبين، ذلك أن الفسخ مبني على فكرة الارتباط بين الالتزامات المتقابلة. ويجوز لكل من المجهز والبحار فسخ العقد المبرم بينهما إذا كان غير محدد المدة وم يكن مبرما لرحلة معينة وللمتضرر من الفسخ الحق في التعويض إذا توافرت شروط إستحقاقه .

5 - فصل البحار

ينقضي عقد العمل البحري بالفصل، وقد تقدم أن للمجهز الحق في عزل الريان مع حق الريان المعزول في التعويض إن كان له مقتضي. أما فصل البحار فمقرر للمجهز وكذلك للريان، لأن الريان هو المسؤول عن نظام السفينة وسلامتها. على أن حق المجهز أو الريان في فصل البحار ليس مطلقا، بل يجب أن يتوافر مسوغ ومبر مشروع للفصل كعدم الأهلية للخدمة وعدم الطاعة والاعتياذ على السكر والتعدي على أحد في السفينة بضرب ونحوه و ترك السفينة دون إذن. وإذا فصل البحار فلا يجوز للريان إلزامه بترك السفينة إذا كان في ميناء أجنبي إلا بإذن كتابي من القنصل الجزائري أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده⁶¹.

59 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 254.

60 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 197.

61 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 226.

المبحث الثاني: الأشخاص البريون

قد يستلزم إنهاء الرحلة مساهمة مجموعة من الأشخاص من غير أفراد الطاقم، ففي بعض الحالات قد يكون هناك صعوبات أثناء دخول السفينة أو خروجها من المرفأ بسبب وجود ممرات ضيقة، لذلك يستعين الريان بشخص له دراية أكثر للقيام بإيصال السفينة إلى بر الأمان، ويطلق على هذا الشخص تسمية المرشد.

كما قد تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية إلى بعض الحوادث أو الأعطال التي قد تصيب محركات السفينة، فيتعذر عليها الوصول إلى الميناء بوسائل دفعها الذاتية، مما يجبر الريان على الاستعانة بسفن القطر.

في حين يتطلب الاستغلال التجاري للسفن، وجود عدد من الأشخاص يعاونون الريان في القيام بأعماله التجارية، ذلك أن بقاء السفينة فترة طويلة بالمرفأ بانتظار الانتهاء من الأعمال المادية والإدارية والقانونية المتعلقة بتسليم أو تسلّم البضائع المشحونة، وهؤلاء الأشخاص ليسوا دائماً تابعين أو وكلاء عن المجهز، وإنما منهم من يعمل لحساب الشاحنين، ومنهم من يعمل لحساب شركات التأمين ومنهم السمسار البحري.

المطلب الأول: المرشد

المرشد هو الشخص الذي يدل ريان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه، وترجع العلة في تقرير نظام الإرشاد إلى أن الموانئ تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة أو المنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل تسيير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق⁶².

وعليه سوف ندرس المرشد من خلال هذا المطلب مقسمين إياه إلى ثلاثة فروع:

62 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 228.

الفرع الأول: التنظيم القانوني للإرشاد

يقسم الإرشاد البحري من ناحية مدى التزام السفن المستخدمة للموانئ والقنوات الخاضعة للسيادة إلى قسمين: إختياري⁶³ وجبري.

ونلاحظ أن عملية الإرشاد إذا تمت في شكل إلزامي أو إختياري فإن ذلك يؤثر على الوضعية القانونية، وهذا ما سنبينه فيما يلي:

أولا : مبدأ الالتزام بالإرشاد

نصت المادة 172 من ق. ب. ج⁶⁴ على أن الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية، فلا يجوز دخول أو مغادرة الميناء أو عبور في المياه الوطنية، إلا تحت الإشراف والتوجيه، فالريان ملزم بقبول الخدمة وسداد الرسوم المقررة في جميع الأحوال وغالبا ما تقرر القوانين واللوائح جزاءات مالية كبيرة عند مخالفة هذا الالتزام.

فالإرشاد إجباري على ريان السفينة فليس له أن يرفض خدمات الإرشاد، وإن كان له أن يرفض الإلتزام بتوجيهاته وأوامره على مسؤوليته الشخصية، فالإلزامية هنا تأتي على العملية في حد ذاتها وليس الإلزام بإتباع التوجيهات المقدمة للريان.

63 - الإرشاد الإختياري: يترك لإرادة الريان ومحض مشيئته، فالريان السفينة حرية قيادة السفينة وتوجيهها بنفسه عند دخوله أو مغادرته الميناء أو عبوره القناة دون الاستعانة بمرشد كما له في نفس الوقت أن يطلب خدماته. الأمر الذي كان منتشرا في الماضي وكان المرشدون مستقلين عن سلطة إدارة الموانئ ويتم التعاقد بينهم وبين ربانة السفن عند طلب خدماتهم كما يطبق هذا النوع من الإرشاد غالبا في أعالي البحار.

- محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص. 270.

64 - تجري نص المادة 172 على النحو الآتي: " الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء".

ومن خلال ميزاته يتضح لنا لماذا يعتبر الإرشاد الإجباري هو الأكثر إتباعا حاليا في معظم الدول البحرية، وليس فقط لمنع الحوادث، ولكن أيضا لما تحققه رسوم الإرشاد من عائد مجزي يساعد في النهوض بمرفق الميناء أو القناة⁶⁵.

وحرصا من المشرع الجزائري على وجوب احترام تجهزي السفن الإرشاد الإجباري المفروض على السفن المملوكة لهم عند دخولها الموانئ، فإن المشرع جعل للسفينة التي لا تستعين بخدمات المرشدين بدون الحصول على إذن بذلك فرض عليه رسما إضافيا إلى الرسم الأصلي، والجدير بالذكر، أن السفينة التي تخضع لإلزامية الإرشاد هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة، كما سبق تبيان ذلك في المواد 161 و 162⁶⁶ من القانون البحري الجزائري.

ثانيا : الاستثناءات الواردة على مبدأ الإلتزام بالإرشاد

ومن جهة أخرى فإنه كون الإرشاد الإجباري يمثل عناء ثقيل على الملاحة البحرية، فإنه إذا كان الأصل العام في معظم القوانين أنه إجباري فإن هذا الأصل العام ترد عليه مجموعة من الاستثناءات تتعلق بأمن الملاحة البحرية وسلامتها، ومن ثم فإنه إذا لم تتوافر فيه هذه الأسباب فلا محل للقول بإجبارية الإرشاد.

65 - علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، طبعة 1993، (ب. إن)، (ب. م ، ن)، 1993، ص.

212.

66 - المادة 161 162 من القانون البحري الجزائري.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

والمشرع الجزائري شأنه في ذلك شأن غالبية التشريعات، قد أورد استثناءات عديدة على مبدأ الإرشاد الإلزامي (الإجباري)، و إن تعداد هذه الإستثناءات يختلف من تشريع لآخر، إلا أنها تتفق جميعها في أنها تورد حالات تكون الملاحة أقل خطورة بالنسبة للسفن⁶⁷ .

وفي القانون البحري الجزائري يتضح ذلك من خلال نص المادة 178 ق. ب. ج، إذا جاء نصها كآتي : " تعفي السفن الآتية من إجبارية الإرشاد وهي:

أ. السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن،

ب. السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن،

ج. السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية،

د. سفن المناورات و العلامات".

الفرع الثاني : عقد الإرشاد

سنتكلم من خلال هذا الفرع عن: تكوين عقد الإرشاد (أولا)، ثم إلى التزامات المرشد (ثانيا).

أولا : تكوين عقد الإرشاد

إن الإرشاد يستند إلى عقد بالمعنى المعروف للعقد⁶⁸، إذ ينشأ فيما بين الريان كقائم عن المجهز وبين المرشد علاقة قانونية تأخذ شكل العقد المسمى بعقد الإرشاد⁶⁹، وهذا العقد

67 - عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري . مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير .، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2008 . 2009، ص. 15.

68 - تجري نص المادة 54 من قانون رقم 05 10 مؤرخ في 20 يونيو 2005 على النحو الآتي: " العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما".

69 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 272.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

في حقيقته يعتبر عقد عمل مؤقت يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه مقابل رسم معين⁷⁰.

إن قيام المرشد بمهامه المنوط بطلب الريان و موافقته، فقيام هذا العقد لا يتم إلا بصور الإيجاب عن الريان حيث يلتزم عند دخوله منطقة الإرشاد بأن يرفع على سارية السفينة الإشارة الخاصة بطلب الإرشاد⁷¹.

ويلتزم المرشد بأن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته الإشارة المذكورة، أو أن يقدم خدماته للسفينة التي تتقدم أولاً، فليس له أن يتجاهل الإشارة الخاصة بالطلب ويذهب لإرشاد سفينة أخرى وعندئذ يعتبر العقد قد تم لحظة إعطائه موافقته، فيعتبر القبول قد صدر والعقد قد أبرم.

والريان حر في رفض المرشد الذي يتقدم إليه، ولا يستطيع المرشد أن يصعد على ظهر السفينة رغم معارضته، وضد إرادته ولكن الريان يلتزم بدفع رسم الإرشاد، على أنه مسؤول إذا كان رفضه للمرشد لا مبرر له، لأن معظم الرابنة لا يتخلون عن حقهم في الاستفادة من معلومات المرشدين ما داموا سيؤدون التزاماتهم بدفع الرسوم سواء سمحوا لهم بالصعود على ظهر السفينة من عدمه. وهذا ما أكدته نص المادة 180 من ق. ب. ج، بقولها: " يكون ريان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188⁷².

ويستثنى من إلزامية اتباع الأولوية في الاستجابة لطلب الإرشاد بالنسبة للمرشد: السفن التي تكون في حالة خطر، فهذا ليس له التمسك بالترتيب أو الاستناد على قاعدة التكفل بطلبات الإرشاد حسب ورودها إليه، بل أن هذه الحالة استثناء في حين يتوجب عليه أن يهرع لنجدة

70 - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص. 132.

71 - وهي علم يحمل حرفي PT في النهار، ونور أبيض في مكان بارز من السفينة ليلا بينير 15 ثانية ثلاث مرات.

72 - طويسات عائشة، المرجع السابق، ص. 40.

السفينة المهددة بالخطر ولو لم يطلب إليه ذلك، وفي هذه الحالة يستحق تعويضا خاصا مناسباً للعمل الذي قام به والظروف الذي يعمل فيه وهذا ما نصت عليه المادة 176/ (2) ق. ب. ج.

ثانيا : التزامات المرشد

إن الداعي لاستعمال خدمات المرشد هو توجيه الريان ومساعدته في قيادة السفينة وهو الأمر الذي جاءت به المادة 171 من ق. ب. ج، وفي الحقيقة إن العلاقة التي تربطه بالريان باعتبارها ممثل للمجهز منذ اللحظة التي يتم فيها استدعاؤه وذلك ما نصت عليه المادة 174 ق. ب. ج بقولها: " يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة، وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة"، إلا أن هذه العلاقة أيا ما كانت طبيعتها، يترتب عليها التزامات في ذمة المرشد، لهذا من الضروري استعراض هذه الالتزامات.

1 - الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة

إن جوهر التزامات المرشد هو توجيه السفينة توجيها صحيحا، لذا عليه تقديم المعلومات السليمة لقائد السفينة عن مسلك الميناء وعن خط السير الذي يتعين اتباعه لدى الدخول أو الخروج أو المرور بالقناة، فهو ليس حرا في أي من الطلبات التي تقدم إليه لذلك يجب تلبية الطلب الذي يقدم إليه أولا حيث جاء في نص المادة 176 ق. ب. ج أنه: "... و يجب عليه أيضا أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحقق بالسفينة أو عندما يجبر به ، وأوردت استثناءا خاصا على هذا الترتيب يتمثل في حالة الخطر⁷³.

ونلاحظ أن هذا الالتزام لا يتم بشكل عرضي فقد قام المشرع الجزائري بتنظيم طريقة المرشد لالتزامه بالتوجيه فنص في المادة 175 ق. ب. ج على ذلك بقولها: " يجب على الريان

73 - طويسات عائشة، المرجع السابق ، ص. 41.

تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومدته بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن، وعند الانتهاء عن عملية الإرشاد يلتزم الريان بنفس الواجبات المذكورة أعلاه، بالنسبة لإنزال المرشد. يلزم المرشد بمجرد صعوده على متن السفينة بتقديم خطة رسو السفينة إلى ريانها ويمكن هذا الأخير تعديله.

نستنتج أن الكلمة الأولى والأخيرة للريان، كما يجب عليه بعد انتهاء الخدمة أن يسلم قائد السفينة بالوثائق اللازمة التي تثبت الخدمة المقدمة منه للمحطة.

2- الالتزام بمساعدة السفينة أثناء الخطر

إن التشريع البحري قد فرض الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم وأقام التزام عاما بمساعدة الأشخاص في حالة الخطر وجعلها أمرا إجباريا بعد أن كان الأمر عرفا بحريا متروكا لإرادة الربانة ويقظتهم وروح التضامن لدى أشخاص الملاحة البحرية.

فالمادة 2/176 ق. ب . ج . السالفة الذكر . تلزم المرشد بأن يتخلى عن كل خدمة أخرى فيقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في حالة خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبره به⁷⁴.

3 - دور المرشد في الوقاية من الكوارث البحرية

أثناء قيام المرشد بعمله يلزم بإعطائه معلومات مختلفة، هذه المعلومات يتم تدوينها مع الحوادث التي وقعت أثناء عمله بما، نجد فيها الملاحظات حول الحالة الداخلية وكذا الحوادث التي يكون لها سلبيات على الملاحة وعلى حماية البيئة أو حالة الميناء وعليه فكل خطر محقق لا بد من إبلاغه عن طريق الهاتف أو بطريق الاتصال اللاسلكي، وعمليا نجد أنهم

74 - إن تحديد قيام الخطر من عدمه منوط بالمرشد سواء كان تقديره بنفسه أو تم إعلامه فهنا لا تنشأ الوسيلة التي استعملها الفرد لمعرفة الخطر أي فرق في التخفيف من وقوع الخطر بل العبرة بالنتيجة، فهو ملزم بتقديم المساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر ولو لم يقم بمساعدة سفينة أخرى.
- المادة 2/176 من ق.ب. ج.

يقومون بإعداد تقارير مفصلة عن الحوادث التي تقع أثناء فترة عملهم ويخضعونها في حوزة السلطة المينائية، وذلك للتمكن من الرجوع إليها عند الحاجة، فطرق ممارسة الإرشاد لازالت في تطور مستمر وكذا ازدياد في دورهم، إذا أنه يعتبر الطريق الأمثل لتحقيق أكثر حماية للملاحة، وخاصة أن السفن ازداد حجمها وحتى الطاقم لا يكون غالبا مالكا لتأهيل وخبرة بالمنطقة التي يزورها⁷⁵.

الفرع الثالث : مسؤولية المرشد

قد يترتب على عدم التزام المرشد بالمهام الموكلة إليه مسؤولية شخصية (مدنية) وهذا أولا، أما ثانيا فتقوم مسؤولية جزائية.

أولا : المسؤولية الشخصية للمرشد

كقاعدة عامة المرشد يسأل عن كل خطأ يصدر عنه سواء كان هذا الخطأ جسيم في صميم الأفعال الفنية التي تدخل في مهمة الإرشاد أو في الإحتياطات العادية التي يلتزم كل امرء بمراعاتها عند ممارسة أية رخصة من الرخص العامة وسواء أكان هذا الخطأ جسيم أو يسيرا وممارسة المهنة تفرض على من يعمل بها واجب الإلمام بأصول هذه المهنة وإتباعها، بحيث يعتبر الجهل بهذه الأصول أو عدم مراعاتها إخلالا بذلك الواجب و خطأ تتبع عنه المسؤولية المدنية .

وعلى ذلك، فالمرشد مسؤول طبقا للقواعد العامة مسؤولية تقصيرية وهذه المسؤولية لا تقوم إلا إذا توافرت أركانها، وأثبتها المضرور في حق التابع.

إلا أن المشرع قرر دفوعا بعدم دعوى المسؤولية قبل المرشد وتعتبره هذه النصوص استثنائية، فالمسؤول عن هذه الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة وحده،

75 - طويسات عائشة، المرجع السابق، ص. ص. 53-56.

بحيث تقرر بوضوح عدم مسؤولية المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بسفينة أخرى أو بالعتاد أو أجهزة الميناء.

أما بالنسبة لمسؤولية المرشد فإنه لا يمكن التمسك بها إلا إذا قام مجهز السفينة بإثبات الخطأ الجسيم عليه، وحسب الأضرار الناتجة في حالة حادث وقع له أو لطاقم الارشاد فنص المادة 184 ق. ب. ج تنص على مجهز السفينة يمكنه أن يعفي نفسه من المسؤولية الملقاة على عاتقه إذا أثبت الخطأ تابعه أو طاقمه⁷⁶.

ثانيا : المسؤولية الجزائية

إن الإقدام على جريمة لا يؤدي حتما إلى تطبيق العقوبة المقررة قانونا لمرتكبيها فلا يعاقب هذا الأخير إلا إذا أثبت القاضي مسؤوليته الجزائية، وتتمثل هذه الأخيرة في التزام شخص يتحمل نتائج فعله الإجرامي ومن ثم فإن المسؤولية ليست ركنا من أركان الجريمة وإنما هي أثرها ونتيجتها القانونية⁷⁷.

وتقوم المسؤولية الجزائية على أساس الخطأ، وفي الإرشاد يمكن التمسك به على أساس قواعد القانون الجنائي، ولكن باعتبار رجل البحر مثل كل شخص من أشخاص الملاحة يرتكب مخالفات ويخضع لعقوبات المطبقة في القانون البحري لاسيما أحكام المواد 172، 175، 180، 181⁷⁸.

وقد جاء نص المادة 188 بأن يعاقب عند قيام المسؤولية بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دج (راجع نص المادة 188 ق. ب).

76 - جاء في هذه المادة 184 بالنص الفرنسي عبارة la faute lourde و بالعربية " الخطأ الغليظ " بحيث أن هذه الترجمة لم تكن دقيقة والأدق قانونا هي الخطأ الجسيم

77 - أحسن بسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي، القسم العام، دار هومه، الجزائر، 2006، ص. 179.

78 - بمعنى آخر إذا ارتكب مخالفات لقواعد منطقة الإرشاد الإلزامية لكل السفن الجزائرية أو الأجنبية أو في حالة ما إذا كان الحق بأضرار أثناء عملية النقل أو كان السلم غير مهياً كما ينبغي.

- عائشة طويسات، المرجع السابق، ص. 87.

وذلك بمناسبة قيام أحد الأعمال التي تعتبر مقيمة الأركان المسؤولية الجزائرية المنصوص عليها في المادة 477 إلى 565.

وباعتبار ما جاءت به المادة 183 من كون المرشد أثناء فترة عمله يعتبر كأحد الطاقم فإنه تطبق عليه المخالفات والمنح والجنایات البحرية التي تطبق على أفراد الطاقم لاسيما في المواد 477، 482، 534، 565 من القانون.

المطلب الثاني: مجهز القطر البحري

عقد القطر البحري من أهم عقود التجارة البحرية، تستوجب دراسته من خلال تقسيمه:

الفرع الأول: ماهية عقد القطر البحري

سنتناول من خلال هذا الفرع: تعريف لعقد القطر البحري (أولا)، وفيما يليه سنتطرق إلى التكييف القانوني لعقد القطر البحري في ظل القانون الجزائري (ثانيا).

أولا : تعريف عقد القطر البحري

سنحاول ضمن هذه الجزئية، إعطاء التعريف الفقهي لعقد القطر البحري (أ)، ثم نتطرق إلى التعريف القانوني (ب).

أ - التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

لقد أولى فقهاء وأساتذة القانون اهتماما بعقد القطر البحري فأوجدوا عدة تعاريف له، وفي هذا الخصوص عرفه الأستاذان "هاد السباعي و"رزق الله أنطاكي" بأنه : " عقد تقوم بموجبه السفينة القاطرة بقيادة سفينة ثانية، السفينة المقطورة مقابل أجر"⁷⁹.

79 - نهاد السباعي رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، ج 5، الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الإنشاء، دمشق، 196، ص. 613.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

كما عرفه الأستاذ "كمال طه" بأنه: " عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر أو سحب سفينة مملوكة الآخر لقاء أجر معلوم⁸⁰ .

كما ورد عند الأستاذ " سمير الشرقاوي " تعريف الأستاذين " تشورلي وجايلز " للقطر البحري على أنه: " يقصد بالقطر البحري ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتسيير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون مطلوبا منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة في أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه، وذلك بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة القاطرة أجر عن عملية القطر⁸¹ .

ب - التعريف القانوني

إذا كان أغلب القوانين لم تعطي تعريفا لعقد القطر البحري تاركة هذه المهمة إلى الفقه والقضاء، مكتفية في ذلك بتنظيم التزامات الأطراف ووضع أحكام المسؤولية المتعلقة به.

فإن القانون الجزائري قد عرف عقد القطر البحري في المادة C. M. A860 ، التي جاء فيها: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر بمقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة "، ثم جاءت المادة 861 من نفس القانون لتعطي بعض صور القطر، حيث جاء نصها كالاتي: " تدخل في عداد خدمات القطر :

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة،
- مناورات الإرساء والانتقال أو إيجار السفينة،
- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة " .

80 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 328.

81 - نعيمة بن مرفق، عقد القطر البحري . ملخص مذكرة لنيل شهادة الحقوق فرع القانون الخاص .، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر (1)، (ب. ت م)، ص. 3.

إن هذا النص جاء بصيغة المثال لا الحصر، وهو تكملة لنص المادة 860 وإذا جمعنا بين محتوى هاتين المادتين نتوصل إلى تعريف مفصل وهو: " عقد القطر البحري، عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو بمناورات الإرساء والانتقال أو الإيجار وكذا المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى، وهذا مقابل الحصول على اجر".

وعليه، يكون التعريف الذي قدمه القانون الجزائري ينصب في نفس سياق التعريف الذي قدمه الفقه. إلا أن الفقه يعتبر دائما أن التعريف ليس من اختصاص المشرع، بل هو منوط بالفقه أو القضاء. وبعد تعريفنا لعقد القطر البحري، وجب علينا تبيان التكييف القانوني لهذا العقد، فعليه يطرح التساؤل التالي: كيف كيف المشرع الجزائري عقد القطر البحري؟.

ثانيا : التكييف القانوني لعقد القطر البحري في ظل القانون الجزائري

فيما يخص المشرع الجزائري، فقد سار على نهج التشريع الفرنسي، إذ لا توجد أي مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري. حيث أنه نص في بداية الأمر على تعريف عقد القطر البحري، ثم بيان خدمات القطر، سريان العقد، الالتزامات، الإدارة، أحكام المسؤولية، تقادم دعاوى القطر .

لكن، هل مصطلح " خدمات القطر " الذي استعمله المشرع في مواضيع كثيرة دليل على تكييف عقد القطر البحري بأنه عقد إجازة خدمات وبالتالي عقد عمل؟ .

لا يمكن الجزم في الإجابة، إذ لا توجد عبارة صريحة في تلك المواد، لكن إذا سلمنا بأن المشرع أخذ بهذا التعريف (عقد العمل)⁸²، فهذا يجعل من المسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء، تقع على عاتق السفينة المقطورة في كل الفروض، وهذا يتعارض مع أحكام

82 - لعل المشرع الجزائري عند استخدامه مصطلح خدمات القطر البحري تأثرا في ذلك بالعقود النموذجية المعمول بها في

فرنسا.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

المسؤولية المقررة قانوناً في نطاق القطر البحري، أضيف إلى أنه حسب الفقه، نظرية عقد إجازة الخدمات مستبعدة بصفة مبدئية .

وأخيراً يمكن إجمال النتائج التالية من خلال النظريات التي حاولت ضبط الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري:

- إذا تم تكييفه على أنه عقد نقل بحري: تقع كل من المسؤولية العقدية والتقصيرية على عاتق السفينة القاطرة على أساس الخطأ المفترض

- وإذا تم تكييفه على أنه عقد مقاول (إجازة عمل)، تكون المسؤولية العقدية على عاتق السفينة القاطرة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أما المسؤولية التقصيرية فيتوقف الأمر على ارتكاب خطأ ما من أي المتعاقدين .

- أما إذا تم تكييفه على أنه عقد عمل (إجازة خدمات)، كل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية تقع على عاتق السفينة المقطورة.

من خلال ما سبق نجد أن عقد القطر البحري هو عقد مقاول، لأنه الأكثر ملائمة للنصوص القانونية المنظمة لعقد القطر البحري⁸³.

الفرع الثاني: التزامات مجهز القطر البحري

تتمثل التزامات مجهز القطر البحري عموماً في تقديم السفينة القاطرة (أولاً)، وتنفيذ عمليات القطر البحري بالتعاون مع السفينة المقطورة (ثانياً).

83 - نعيمة بن مرفق، المرجع السابق، ص. 65.

- تجري نص المادة 863 على النحو الآتي: " يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة."

أولا : تقديم السفينة القاطرة

أن التزام مجهزة السفينة بتقديم السفينة القاطرة يعد التزاما أساسيا مهما كان التكيف القانوني الذي يجب إعطاؤه لعقد القطر البحري، فإن مجهزة القطر باعتباره ناقلا يكون ملزما بتقديم سفينة صالحة لأداء العمل المطلوب، ولقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 863 ق. ب. ج. من خلال نص المادة 863 من القانون البحري نستنتج أن هناك مواصفات يجب توافرها في السفينة القاطرة التي يقدمها مجهزة القطر تنفيذًا للعقد.

1- نوع السفينة القاطرة

يجب الأخذ بعين الاعتبار صيغة المفرد " القاطرة " أو الجمع " قاطرات " الواردة في العقد، فإذا اشترط مجهزة السفينة المقطورة أن تتم عملية القطر بواسطة عدد معين من القاطرات، فعلى مجهزة القطر أن يوفرها وفق ما اتفق عليه. غير أنه، وفي حالة ما إذا تم طلب قاطرة واحدة يجوز لمجهزة القطر أن يشترط اتمام العملية بأكثر من قاطرة إذا ما ادعت الضرورة لذلك.

2 - صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر المتفق عليها

هذا يعني أن تكون السفينة القاطرة في حالة جيدة فيما يتعلق بميكلها العام، وكذا جاهزية محركاتها للقيام بعمليات القطر، التي تتمثل أساسا في امداد السفينة المقطورة بالقوة المحركة⁸⁴.

3 - أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل : المراد به، أن تكون السفينة القاطرة

مجهزة بالوسائل الضرورية لتنفيذ عمليات القطر وإن لم تكن لها علاقة بسيرها، إذ أن مجهزة السفينة القاطرة لا يبقى دوره سلبيا أثناء التنفيذ. وتتمثل هذه الوسائل في، معدات الإشارة والوقاية وإخماد الحريق، وما يساعدها على الطفو والثبات، وكذا إجراء الدفع والقيادة...إلخ.

84 - René RODRIERE ;Traité Général de droit maritime , affrètements et transports, acconage , consignation, transit, transports successifs et combinés , transports de passagers, remorquage, librairie DALLOZ, Paris, 1970, P364.

ثانيا : تنفيذ عمليات القطر بالتعاون مع السفينة المقطورة: يقع على عاتق السفينة القاطرة تنفيذ عمليات القطر (أ)، وهذا بالتعاون مع السفينة المقطورة (ب).

أ - تنفيذ عمليات القطر : لقد ضبط المشرع مسألة تنفيذ عمليات القطر باعتباره التزاما يقع على عاتق مجهزة القطر من خلال نص المادة 864 ق. ب. ج، التي جاء فيها: " يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف و بدون توقف لا جدوى منه، ووفقا لمبادئ الملاحة السلمية ". ويمكن استخلاص 3 ضوابط يتقيد بما مجهزة القطر عند تنفيذه لعمليات القطر، وهي :

1. يجب أن يتم التنفيذ بالمهارة التي تتطلبها الظروف.

2. يجب أن يتم التنفيذ من دون توقف لا جدوى منه .

3. يجب أن يتم التنفيذ وفقا لمبادئ الملاحة السلمية .

ب - التعاون أثناء تنفيذ عمليات القطر

من الناحية التقنية، يكون التعاون بين السفينتين القاطرة والمقطورة شرطا لنجاح مناورات القطر البحري، كون هذا الشرط صعب جدا وليس في منأى عن الخطر رغم أن الظاهر يبدو غير ذلك.

1 - ضرورة التعاون بين السفينتين القاطرة والمقطورة إن عمليات القطر البحري تستوجب تعاون الطرفين بغض النظر عن من يملك إدارتها، وهذا ما تفرضه الظروف التي تجرى فيها هذه العمليات⁸⁵.

85 - يقصد بالظروف التي تجرى فيها عمليات القطر البحري هي: النهار والليل، هدوء البحر أو وجود عاصفة، سواء كان القطر داخل الميناء أو في أعالي البحار، أم كان في القنوات أو المضائق وغيرها من الظروف التي تجعل من هذا التعاون أمرا حتميا.

- نعيمة بن مرفق، المرجع السابق، ص. 79. 2. م. 3.

لأن نجاح عملية القطر مرهون بالمعرفة الجيدة للسفينة المقطورة، وبظروف الملاحة المحلية وهذا ما يبرز القيادة الأحادية التي تتم على متن السفينة المقطورة لكل مناورة مشتركة أين يكون من الضروري جدا حضور ربان السفينة المقطورة على متنها أو على الأقل الموقع الثاني.

وما يؤكد هذا التعاون، هو تمتع كل سفينة بخصائصها الذاتية، وبالتالي يجب على كل طرف أن يتأقلم ويكيف نفسه وفق هذه الخصائص، ففوة السفينة القاطرة يجب أن تؤثر على حجم السفينة المقطورة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، يجب أن تؤثر مؤهلات المناورات لدى السفينة القاطرة على حالة السكون للسفينة⁸⁶.

- حدود هذا التعاون (استقلالية الأطراف)

إن الأطراف المساهمين في انجاح عملية القطر البحري يتمتعون بالاستقلالية في بعض جوانبها، وذلك راجع للاختلاف القائم في بعض الأمور⁸⁷.

وحسب الأستاذ Yves Tassi فإن هذه الاستقلالية لا تتعارض مع فكرة كون السفينة القاطرة تابعة للسفينة المقطورة بحكم أنها في خدمتها، لأن التابع يحتفظ مع ذلك بجزء من الاستقلالية، فالقاطرة ملزمة بالتصرف تبعا للشروط المتفق عليها في عقد القطر البحري وفقا للظروف المحيطة بالعملية.

86 - محمد وسيم غالي، معاملات السفن لضباط أعالي البحار، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص. 368.

87 - فردة فعل السفينة القاطرة تجاه حركة البحر، وكذا سرعة الرياح واتجاهاتها تختلف عن ردة فعل السفينة المقطورة أضف إلى أن كلا من السفينتين تواجه مخاطر خاصة بها تختلف عن تلك التي تواجهها نظيرتها. وبالمقابل، تعامل قيادة كل سفينة مع تلك المخاطر تختلف باختلاف مؤهلاتها وطبيعة تجهيز السفينة نفسها. فطاقما السفينتين (القاطرة والمقطورة) يتلقيا نفس التدريب وليس على نفس الدرجة من التأهيل.

- نعيمة بن مرفق، المرجع السابق، ص.80.

الفرع الثالث: مسؤولية جهاز القطر البحري

نتناول الآن من الدراسة المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر البحري على ضوء ما أتى به المشرع من خلال التقنين البحري، حيث سندرس المسؤولية العقدية (أولاً)، ثم المسؤولية التصيرية (ثانياً).

أولاً : المسؤولية العقدية

1- ربط المسؤولية العقدية بإدارة عمليات القطر البحري

لقد أخذ المشرع في اعتباره حقيقة وجود ارتباط بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية التي تنشأ عن تنفيذها، فتبنى المبدأ الذي يقضي بإلقاء المسؤولية على عاتق من تولى إدارة عمليات القطر حيث خص إدارة عمليات القطر الأحد المتعاقدين، وجعل على عاتقه تحمل المسؤولية⁸⁸.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالاجتهاد القضائي الفرنسي، من خلال موقف محكمة النقض الذي استقر على عدم الأخذ بالشروط العملية التي تجعل إدارة عمليات القطر على عاتق السفينة المقطورة حتى تتحمل وحدها المسؤوليات الناشئة عن القطر، حيث قضت بضرورة البحث عن مدى فعالية الدور الذي تقوم به السفينة.

2 - توزيع إدارة القطر البحري

إن مسألة توزيع إدارة عمليات القطر ضرورية، إذ لا بد من أن يتحمل أحد المتعاقدين مسؤولية ربط حبل القطر وتنظيم المناورات اللازمة لإتمام عملية القطر وإن كان المتعاقد الثاني شريكاً في تلك المناورات. أضف إلى ذلك أن كل من السفينتين القاطرة والمقطورة تقوم بمفردها

88 - نعيمة بن مرفق، المرجع السابق، ص ص 90-91.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

بمناورات خاصة بها، وهذا ما يبرر مساءلة المتعاقد عن الخطأ المرتكب أثناء تنفيذ الأعمال المأمور بها⁸⁹.

تنص المادة 866 من التقنين البحري على أنه: " تتم عملية القطر تحت إدارة ريان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك بتقييد ريان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة، إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة ".

وقد نصت المادة 867 من نفس القانون على أنه: " يجوز للأطراف وبناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ريان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.

وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة".

من خلال النصين السابقين 866 و 867 من ق. ب. ج، يتضح أن المشرع اعتمد نظاماً موحداً للمسؤولية سواء أكان أمام الأصل⁹⁰، أو الاستثناء⁹¹.

فإن المسؤولية في نطاق عقد القطر البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض، حيث أن المسؤولية تقع على عاتق من تولى إدارة عمليات القطر البحري، لكن بمجرد لإثبات خطأ المتعاقد الآخر تكون أمام المسؤولية على أساس الفعل الشخصي، إذن لسنا بصدد المسؤولية عن فعل الغير، فمن تولى إدارة عمليات القطر يسأل على أساس خطأ مفترض عند ربط حبل القطر أو إصدار الأوامر لإنجاز المناورات الضرورية لإتمام عملية القطر البحري⁹².

89 - Yves TASSEL , Remorquage , Juraïs-classeur commercial (JC com.)1990, p 17.

90 - الأصل هو الذي نصت عليه المادة 866 من ق ب ج. 2. الاستثناء نصت عليه المادة 867 من ق ب ج.

91 - René RODIERS ; op - cit ,p372.

92 - نعيمة بن مرفق، المرجع السابق، ص. 94.

ومقابل افتراض خطأ من تولى إدارة عملية القطر، توجد إمكانية دفع المسؤولية عنه بإثبات خطأ المتعاقد الآخر، وذلك من خلال إثبات العلاقة السببية بين الأضرار الناتجة عن عملية القطر البحري وخطأ المتعاقد الموضوع تحت الإدارة الملاحية لريان السفينة الأخرى⁹³.

ومما سبق نستخلص أنه إن لم يوجد اتفاق يتعلق بإدارة القطر البحري، تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بأحد المتعاقدين أثناء عملية القطر البحري بقوة القانون، ولا يمكن دفع هذه المسؤولية إلا على أساس خطأ السفينة القاطرة الواجب إثباته. أما إذا وجد الاتفاق يجعل عملية القطر البحري تحت إدارة السفينة القاطرة، يكون هذا الاتفاق الصريح والمكتوب قرينة على قيام مسؤولية مجهزة القطر، و الذي يمكنه دفع المسؤولية عن كاهله بطريقة عكسية، أي إثبات خطأ السفينة المقطورة⁹⁴.

ثانيا : المسؤولية التقصيرية

تتعلق المسؤولية التقصيرية هنا بالأضرار الناتجة عن عمليات القطر اللاحقة بالغير، سواء تعلق الأمر بشخصهم أو ممتلكاتهم، فقد يحصل أن يتواجد بالقرب من مكان إنجاز هذه العمليات أشخاص أو ممتلكات الا صلة لها بعقد القطر البحري.*

لهذا، لقد خصص المشرع للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري بأحكام خاصة بها على خلاف التشريعات الأخرى، والتي أوردت أحكام مشتركة للمسؤولية العقدية والتقصيرية.

93 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج 1. السفينة .، (ب. إن)، 1993، ص. 537.

94 - تجري نص المادة 869 على النحو الآتي: " يعتبر مجهزة السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبت بأن الأضرار الحاصلة للغير مسبة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة ".
نتيجة لحالة القوة القاهرة "

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

إذ يتبين من خلال نص المادة 869 ق. ب. ج، أن المشرع جعل المسؤولية التقصيرية في مجال القطر البحري تضامنية، حيث يكون مجهز السفينة القاطرة والمقطورة مسؤولان معا عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر⁹⁵ واللاحقة بالغير .

إن عبارة التضامن جاءت على العموم وبالرجوع للقواعد العامة المنظمة لقواعد المسؤولية عن الأفعال الشخصية في المادة 126 من ق.م. ج⁹⁶، وعليه يكون التضامن في الأصل بالتساوي بين مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، إلا إذا قدر القاضي ضرورة تحديد نصيب كل مجهز على حدى.

وتجدر الإشارة أن الفعل الضار المرتب للمسؤولية التقصيرية في مجال القطر البحري يتمثل إما في فعل الأشياء، وإما في فعل الأشخاص⁹⁷، سواء تسبب الشيء أو الشخص في حدوث الضرر وما يؤكد ذلك هو

رجوعنا لنص المادة 126 من ق. م. ج في مسألة التضامن من دون حدوث تعارض بين النصين وهاته المادة 126. ق.م. ج . تقع ضمن القسم الأول المتعلق بالمسؤولية عن الأفعال الشخصي.

95 - هنا يتجلى بأن المشرع الجزائري من خلال نص المادة 869 أنه حصر مجال حدوث الأخطاء بمجال تنفيذ عمليا القطر وبالتالي يخرج عن نطاق المسؤولية التقصيرية في عقد القطر البحري الأفعال التي تقع خلال التحضير أو بمناسبة القطر.

* تجري نص المادة 126 على النحو الآتي: " إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار، كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض " .

96 - . بالنسبة لفعل الأشياء فيتمثل في الأضرار التي يحدثها إما هيكل السفينة أو حبال القط أو الرافعة أو أي شيء آخر يتواجد إما على السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة.

97 - أما بالنسبة لفعل الأشخاص، فيتمثل في الأخطاء التي قد يرتكبها أحد أفراد الطاقمين أثناء تنفيذه لعقد القطر البحري، والتي يتولد عنها ضرر للغير يستوجب قيام المسؤولية.

الفرع الرابع : الوكلاء البحريون

أولا : وكيل السفينة

يقصد به هو ذلك الشخص الذي يتولى تعيينه المجهز، للقيام نيابة عنه في أحد الموانئ باستلام البضائع من الريان والمحافظة عليها، لحين مجيء مالكيها أو المرسل إليه لاستلامها منه، فإذا ما تقدم المرسل إليه توجب على وكيل السفينة تسليمها إليه، ولكن بعد فحصها بحضوره ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من علاماتها والتحقق من كل ما تعلق بالبضاعة من جميع النواحي⁹⁸ وهذا ما نصت عليه المادة 609 من ق. ب. ج على أنه: " يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء ."

أ- المركز القانوني لوكيل السفينة

يختار وكيل السفينة بمعرفة المجهز أو الريان⁹⁹، إذ يرتبط المجهز بوكيل السفينة بمقضى عقد يسمى " عقد وكالة السفينة "، ولا يعد ذلك العقد عقد عمل إذ وكيل السفينة إنما يقوم بأعمال قانونية، بالإضافة إلى انتفاء علاقة التبعية بينه وبين المجهز حيث يقوم بعمله على وجه الاستقلال، بما يكون معه العقد الذي يرتبط به المجهز بوكيل السفينة هو عقد وكالة مأجورة، حيث يباشر هذا الأخير نشاطه باسم المجهز ولحسابه ومن ثم يخضع لكافة أحكام عقد الوكالة من حيث تكوينه وآثاره وانقضائه .

98 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 85.

99 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 172.

وإذا كان عقد وكالة السفينة عقدا تحاريا بالنسبة لطرفيه فإن إثباته يكون جائز بكافة طرق الإثبات، وإن كان العقد غالبا ما يفرغ في محرر أو تكون ثمة مكاتبات بشأنه¹⁰⁰.

ب - الالتزامات الناشئة عن عقد وكالة السفينة

عقد وكالة السفينة هي من العقود الملزمة لجانبين، والتي ترتب على عاتق طرفيها التزامات متقابلة¹⁰¹.

1 - التزامات وكيل السفينة

يختلف نطاق عقد وكالة السفينة من بلد لآخر تبعا للعرف السائد في كل ميناء، ومن ثم فإن هذا العرف هو الذي يحدد الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة في حالة عدم النص عليها في العقد¹⁰².

وقد تعرض المشرع الجزائري للالتزامات وكيل السفينة في القانون البحري من خلال نص المادة 610 من ق. ب. ج¹⁰³، إذ يلتزم وكيل السفينة بالمهام التالية:

يلتزم وكيل السفينة بأن يتسلم البضائع من الريان وأن يحافظ عليها حتى يتقدم المرسل إليه لتسلمها. وإذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضاعة، قام وكيل السفينة في حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعلامات التي تميزها ومعاينة البضاعة التي تتم بحضور

100 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 219 .

101 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 268.

102 - كمال حمدي، المرجع نفسه، ص. 221.

103 - تجري نص المادة 610 على النحو الآتي: " تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الريان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد واسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الريان بالمال اللازم وبيع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء ".

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

وكيل السفينة الذي يحتج بنتيجتها على المجهز وإذا أقر وكيل السفينة بوجود تلف أو عجز في البضاعة التزام المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادرا منه شخصيا¹⁰⁴.

كما يقوم بتجهيز السفينة بالمؤن والمعدات والوقود اللازمة لإتمام الرحلة البحرية، ويبرم عقود النقل والتأمين بالإضافة إلى تعاقدته مع البحارة ودفع أجره المرشد والقيام بالإصلاحات الضرورية، ويلتزم وكيل السفينة بتحصيل أجره نقل البضائع من المرسل إليه وتحقيقا لذلك بإمكانه التقدم بدعوى مباشرة وشخصية تجاه المرسل إليه ، غير أن الفقه يعتبر أن حقه محصورا بالإدعاء باسم المجهز ولحسابه تأسيسا على الوكالة¹⁰⁵.

2 - التزامات المجهز

يلتزم المجهز بأن يؤدي إلى وكيل السفينة الأجر المتفق عليه، وإن لم يكن ثمة اتفاق على مقدار الأجر وجب الرجوع إلى عرف الميناء في هذا الشأن، فإذا لم يكن ثمة عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء. وهذا ما جاءت به المادة 615 من القانون البحري الجزائري بقولها: " يحدد أجر وكيل السفينة بموجب اتفاقية أو بموجب تعريف، وعند انعدام ذلك فبموجب العرف ". كما يلتزم بأن يؤدي إلى وكيل السفينة ما أنفقه هذا الأخير من مبالغ في سبيل تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد كحراسة البضاعة أو تخزينها وذلك مع فوائد هذه المبالغ من وقت الإنفاق.

وليس لوكيل السفينة بالنسبة لأجرة حق امتياز على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، وإنما يثبت له هذا الحق ضمانا للمبالغ التي تكون قد أقرضها للبان لحاجات السفينة وكذلك للديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة بصفته وكيلا له¹⁰⁶.

104 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 173.

105 - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص. ص. 140، 141.

106 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. ص. 222، 223.

ج - مسؤولية وكيل السفينة

لا شك أن وكيل السفينة مسؤولاً قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما¹⁰⁷. أما قبل الغير، كالشاحنين والمرسل إليهم، فهو مسؤول عن خطئه الشخصي، وخطأ تابعه عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة وهي بين يديه طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيري¹⁰⁸، وصور ذلك الخطأ عديدة في المجال العقدي والتقصيري، ويبقى أن ذلك الخطأ وفي كل الأحوال واجب الإثبات، وأن وكيل السفينة يلزم في حالة ثبوت خطئه أو خطأ تابعه بتعويض كامل الضرر الناشئ عن ذلك الخطأ.

على أن وكيل السفينة يكون غير مسؤول عما يلحق الغير من ضرر بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الريان في تنفيذ عقد النقل البحري¹⁰⁹، ومن ثم يكون له الحق في التمسك نيابة عن موكله بشروط الإعفاء من المسؤولية وكذا الدفع التي يقرها القانون للناقل البحري أو تلك الواردة في سند الشحن¹¹⁰.

ثانياً: وكيل الحمولة

عرفت المادة 621 من ق. ب. ج" وكيل الحمولة إذ يعتبر وكيل الحمولة، الشخص الذي يقابل وكيل السفينة، بالنسبة لأصحاب البضائع إذ قد يعهد صاحب البضاعة المنقولة إلى

107 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 270.

108 - صور هذا الخطأ هي: عدم المحافظة على البضاعة بعد تسلمها فتلفت، أو إغفال ملاحظة البضاعة على الرصيف فسرت، أو تسليمه البضاعة تسليمًا معيبًا كما لو سلمها للمرسل إليه دون أن تكون بيد هذا الأخير سند الشحن.

109 - صورة ذلك أن يكون الضرر قد أصاب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها، أي قبل أن يتسلمها وكيل السفينة، فلا يمكن مقاضاة وكيل السفينة عن عدم تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلًا عن الناقل.

110 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. ص. 224، 225.

- تجري نص المادة 621 على أنه: "يعد وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسمه ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

شخص ينوب عنه في تسليم البضاعة، من الريان أو وكيل السفينة ودفع الأجرة عنها والمحافضة عليها، حتى مجيء من هو مخول باستلامها، كما لك البضاعة أو المرسل إليه. والشخص الذي يقوم بهذا العمل نيابة عن أصحاب البضاعة، يسمى : "وكيل الحمولة"¹¹¹ .

أ - المركز القانوني لوكيل الحمولة

يرتبط وكيل الحمولة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة وهو عقد تحكمه القواعد العامة¹¹²، إذ يعتبر وكيل الحمولة وكيلا عاديا عن المرسل إليه في تسليم البضاعة لحسابه ودفع أجرة النقل، بيد أن وكيل الحمولة قد يكون وكيلا بالعمولة¹¹³ إذا قام المرسل إليه بتظهير سند الشحن إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بحيث يتقدم لتسليم البضاعة بصفته المرسل إليه شخصياً¹¹⁴.

وتسري على الأعمال التي يقوم بها وكيل الحمولة القواعد الموضوعية في قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه الأعمال¹¹⁵.

ب - الالتزامات الناشئة عن عقد وكالة الحمولة

1 - التزامات وكيل الحمولة

يلتزم وكيل الحمولة بصفته وكيلا عن المرسل إليه باستلام البضاعة لحسابه، ويتطلب تنفيذ هذا الالتزام قيام وكيل الحمولة بالتحقق من حالتها الخارجية وشكلها الظاهر، والتيقن من

111 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. ص. 86، 87.

112 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 226.

113 - الوكالة بالعمولة: اتفاق يلتزم بموجبه الوكيل بالعمولة بالقيام بتصرف قانوني باسمه ولحساب موكله مقابل أجرة ."

114 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص. 284-285.

115 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 246.

مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها¹¹⁶.

كما يجب على وكيل الحمولة أن يحافظ على حقوق المرسل إليه فإذا كشف عجزا أو تلفا بالبضاعة عند تسلمها، وجب عليه أن يقوم بتوجيه التحفظات الخطية التي يفرضها القانون¹¹⁷ في المهلة المحددة قانونا وهذا ما نص عليه القانون البحري من خلال نص المادة 624¹¹⁸.

كما يلتزم أيضا بتوجيه الإخطارات التي يوجبها القانون وفي الميعاد الذي يفرضه إذا كان ثمة ملاك أو تلف بالبضاعة عند استلامها، ورفع دعوى إثبات الحالة إذا لزم الأمر، وإخطار المرسل إليه بحالة البضاعة وما اتخذته من إجراءات وذلك في وقت مناسب حتى يتمكن المرسل إليه من رفع الدعوى في الميعاد القانوني، ولا يلزم وكيل الحمولة برفع الدعوى على الناقل¹¹⁹.

وبالمقابل يستحق وكيل الحمولة أجرا¹²⁰ وله الحق أن يسترد كافة المبالغ التي انفقها على البضاعة، كمصروفات التفريغ أو الوزن أو التخزين والرسوم الجمركية ويعطيه القانون ضمانات لاستيفاء أجره، كالحق في حبس البضاعة¹²¹ ، وهذا ما جاءت به المادة 1/626 من

116 - تجري نص المادة 622 على النحو الآتي: " يجب على وكيل الحمولة أن يتم التزاماته تبعا لعقد الحمولة وأن يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع وأن يتخذ التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم".

117 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 178.

118 - تجري نص المادة 624 على النحو الآتي: " يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط والمهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل، في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل....

119 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 228.

120 - يكون عادة أجر وكيل الحمولة عبارة عن نسبة مئوية تحسب على أساس حمولة البضاعة. 4

121 - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص. 144.

تجري نص المادة 625 من ق.ج.ع على النحو الآتي: " يستحق وكيل الحمولة أجرا محددًا بموجب اتفاقية أو تعريف وفي حالة انعدامها فبموجب العرف ".

ق. ب . ج إذ نصت على أنه: " يحق لوكيل الحمولة أن يستوفي من موكله خلال الآجال المتفق عليها المبالغ التي أنفقها عن العمليات المعتادة والضرورية لاستلام البضاعة".

2 - التزامات المرسل إليه

يلتزم المرسل إليه بأن يؤدي إلى وكيل الحمولة الأجر المتفق عليه، وإذا لم يكن ثمة اتفاق على مقدار الأجر وجب الرجوع إلى عرف الميناء في هذا الشأن وإذا لم يكن ثمة عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء¹²² كما يستحق وكيل الحمولة المصروفات التي أنفقها في قيامه بمهمته لحساب المرسل إليه كمصروفات التخزين والرسوم الجمركية ونفقات التحفظات.

الوكيل الحمولة ضمانا لاستيفاء ما يستحقه وهو الحق في حبس البضائع لاستيفاء الأجر والمبالغ المستحقة له وله كذلك أن يفيد من امتياز على البضاعة التي يحوزها لحساب المرسل إليه، إلا إذا كان هو وكيلا بالعمولة يتعامل مع الريان أو وكيل السفينة لحسابه الخاص.

ج - مسؤولية وكيل الحمولة

تنص المادة 627 من ق. ب. ج على أنه : " يعد وكيل الحمولة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

من خلال نص المادة يتبين لنا أن وكيل الحمولة يعد مسؤولا في مواجهة المرسل إليه عن إخلاله بتنفيذ أي من التزاماته الناشئة عن عقد وكالة الحمولة، كما لو تسلم البضاعة دون التحقق من كميتها أو سلامتها، أو لم يتخذ الإجراءات التحفظية للمحافظة على حقوق المرسل إليه، وفي المقابل لا يسأل وكيل الحمولة عما عسى أن يكون قد لحق البضاعة التي تسلمها من هلاك أو تلف أثناء تنفيذ عقد النقل.

122 - كمال حمدي، المرجع والموضوع السابقين.

هذا ويجوز لوكيل الحمولة إقامة دعواه على المرسل إليه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن وكيل الحمولة، كما أن دعوى المرسل إليه على وكيل الحمولة تتقدم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين طبقا لنص المادة 630 ق. ب. ج التي جاء فيها : " تتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد، وكالة الحمولة بانقضاء سنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين"¹²³.

الفرع الخامس: مقال الشحن والتفريغ

تتطلب عملية الشحن والتفريغ في المرافئ الاستعانة بمختصين هم عمال الشحن والتفريغ¹²⁴ ، يقومون بأعمالهم بأدوات خاصة، فمع تطور صناعة السفن أصبح من المتعذر على البحارة القيام بهذه المهمة حتى لا تبقى السفينة موقفة في الموانئ فترة طويلة من الزمن.

أولا: تعريف مقال الشحن والتفريغ

الأصل كما سوف نرى لاحقا أن الشاحن هو الذي يتولى عملية شحن البضاعة وأنه هو الذي يتكفل بتفريغها عند الوصول، ومع ذلك يتفق المتعاقدان في سند الشحن على أن يباشر الناقل نفسه عمليات الشحن والتفريغ. وأيا ما كان الملتمزم بهذه العمليات سواء أكان الشاحن أو الناقل، فهو يتعاقد عادة مع شخص يسمى مقال الشحن والتفريغ هو الذي يقوم بشحن البضاعة وتفريغها من السفينة¹²⁵.

123 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 275.

124 - عمال الشحن والتفريغ هم الذين يقومون بعمليات تحميل البضائع في الموانئ ورسها وفكها وتحزيمها ويقوم بأخذ وارجاع البضائع من وإلى العنبر أو اليايسة أو المستودعات وكذلك بحراسة البضائع المنزلة أو المعدة للتزليل في الموانئ.
- فاطمة مستري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ عدد خاص، طبع الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 1999، ص. 70.

125 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص. 286.

ويقتصر دور مقاول الشحن والتفريغ على القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضائع أو تفريغها، إلا أنه يمكن تكليفه بالقيام بعض الأعمال القانونية المتعلقة بتسليم البضائع أو استلامها بحسب الأحوال¹²⁶.

ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ

لقد استقر الفقه والقضاء على اعتبار العقد الذي يربط بين مقاول الشحن والتفريغ وبين الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال عقد مقاوله يتعهد الطرف الأول بمقتضاه بشحن البضاعة وتفريغها من السفينة لقاء أجر يلتزم بدفعه أي من الطرفين الثاني، ويعتبر عقد المقاوله البحرية تحاريا دائما بالنسبة للمقاول البحري وهو كذلك أيضا بالنسبة للناقل، أما إذا كان من أبرم العقد مع مقاول الشحن والتفريغ هو الشاحن أو المرسل إليه فلا يعد العقد تحاريا بالنسبة لأي منهما ما لم يكن تاجرا وكان العقد متعلقا بتجارته.

هذا ويلاحظ أن مهمة مقاول الشحن والتفريغ تنحصر في القيام بالعمليات المادية المتعلقة بشحن البضاعة وتفريغها، كما أنه لا يكتسب صفة الناقل البحري في الحالات التي ترسو فيها السفينة بعيدا عن رصيف الميناء ويتم شحن البضاعة وتفريغها بواسطة الصنادل من الرصيف إلى السفينة أو العكس وترتبيا على ذلك لا يجوز للمقاول التمسك بالتقادم السنوي أو بتحديد المسؤولية المقرر للناقل البحري¹²⁷.

ثالثا: مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

يقع على عاتق الشاحن من حيث المبدأ القيام بعملية الشحن بينما يتولى التفريغ المرسل إليه ولذلك يتولى إبرام العقد مع مقاول الشحن إما الشاحن وإما المرسل إليه، كما أنه من

126 - يقوم مقاول الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية بالأعمال القانونية التي يرتبط بها الشحن والتفريغ كاستلام البضاعة وفحصها والمحافظة عليها سواء عند الشحن أو التفريغ. راجع: هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 140.

127 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 287.

المتصور أن يقوم بهذه المهمة وكيل الحمولة بصفته وكيلا عن المرسل إليه، وبالتالي فإن مقاول الشحن والتفريغ يكون مسؤولا تجاه الشاحن أو المرسل إليه بحسب الحالة، عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء الشحن أو التفريغ، ما لم يقدّم الدليل على أن الهلاك أو التلف يعود لفعل الناقل البحري.

وحتى في الحالة التي يقوم فيها الريان بالتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ، كما جرت العادة على النص في سندات الشحن على قيامه بذلك، فتبقى مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ مباشرة إزاء الشاحن أو المرسل إليه لأن الريان يعتبر وكيلا يتعاقد لحسابهما .

كما من المتصور أن يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل، بأن يأخذ على عاتقه عمليتي الشحن والتفريغ، فيقوم في هذه الحالة بالتعاقد بنفسه مع مقاول الشحن والتفريغ، وبهذه الحالة يكون الناقل مسؤولا عن أي فقدان أو تعيب يصيب البضاعة في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه غير أن باستطاعة الناقل أن يرجع على المقاول عن الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب خطأ هذا الأخير أو تقصيره¹²⁸.

رابعاً : السمسار البحري

مع انتشار التجارة وكثرة المبادلات البحرية أصبح من الضروري أن يستعين بمجهز السفينة بشخص يساعده بإبرام العديد من العقود، كعقد شراء السفينة وعقد إيجارها وعقود النقل البحري وعقود التأمين البحري¹²⁹.

1- تعريف السمسار البحري

السمسار البحري هو شخص يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية من أجل التوفيق

128 - وهيب الأسير، المرجع السابق، ص. 145.

129 - وهيب الأسير، المرجع نفسه، ص 146.

والتقرب بين أطرافها، وذلك لقاء حصوله على أجر¹³⁰، نصت المادة 631 من ق. ب. ج على أنه: " يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها و عقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية ".
ويعنى آخر هو من يحاول التقريب بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري، وبين الناقل والشاحن في عقد النقل البحري نظير نسبة مئوية من الثمن في حالة البيع أو من قسط التأمين في حالة التأمين أو من أجره النقل¹³¹.

ويعنى آخر هو من يحاول التقريب بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري، وبين الناقل والشاحن في عقد النقل البحري نظير نسبة مئوية من الثمن في حالة البيع أو من قسط التأمين في حالة التأمين أو من أجره النقل¹³¹.

ويكون عقد السمسرة بحريا عندما تتعلق أعمال الوساطة بعقود بحرية¹³²، إذ تعتبر السمسرة البحرية عملا تجاريا . ويعد تاجرا من يمارس أعمال السمسرة على وجه الاحتراف¹³³.

2- مسؤولية السمسار البحري

يسأل السمسار عن الخطأ الذي يرتكبه في تنفيذ عقد السمسرة، بحيث نصت المادة 636 من ق. ب. ج على ذلك بقولها: " يعد السمسار البحري مسؤولا عن أعماله بمقتضى أحكام هذا القانون"، كما إذا أخفي معلومات جوهرية عن مجهز السفينة، غير أنه لا يعتبر طرفا في العقد الذي يبرم بواسطته ولا يكون مسؤولا عن تنفيذه إلا إذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة¹³⁴.

130 - عادة ما يتمثل في نسبة مئوية معينة من قيمة الصفقة المراد إبرامها.

131 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 289.

132 - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص. 100.

133 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 265.

134 - وهيب الأسير، المرجع السابق، ص. 146.

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية

أما بالنسبة للتقادم فإن الدعوى الناشئة عن العلاقات بين السمسار ووكيله فهي تنقضي بمرور سنتين. وهذا ما جاءت به المادة 637 من ق. ب . ج بقولها: " تنقادم كل دعوى ناشئة من العلاقات القائمة بين السمسار البحري ووكيله بانقضاء سنتين ابتداء من يوم استحقاق الدين".

الفصل الثاني

الوسائل القانونية لعملية النقل البحري

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع والمنتجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة أو دول مختلفة، ويتحقق هذا التبادل عن طريق النقل الذي يتم باستعمال وسيلة مناسبة تمكن الانطلاق من مكان وصولا إلى مكان آخر، وتحسيده عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر محال أو بيئة معينة لتحقيق عنصر تغيير المكان.

ولا تخفى أهمية النقل في اشباع حاجات الإنسان، باعتبارها عصب حركة تداول الثروات، ذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيرا نقل الأشياء من مكان لآخر .

ويتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله، سواء تم بواسطة الطائرات أو العربات، وقد يكون عبر البحر بواسطة السفن، غير أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعا، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية.

ومن ثم يشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر، رافدا هاما ووسيلة رئيسية في

حركة المبادلات التجارية. وعليه سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول: عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: دراسة تطبيقية لعملية النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول : عقد النقل البحري للبضائع

يأتي النقل في طبيعة صر الإستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات إذ لا يتأتى إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان لآخر. وتأتي أهمية السفن في نقل البضائع من إستثمارها . كوسيلة نقل . بقدرة فائقة تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات، ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات التجارية الدولية، مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بما، بتنظيم أحكامها. وهذا باد من خلال تناول المشرع الجزائري في القانون البحري لموضوع النقل البحري للبضائع من المواد 738 إلى 812 ق.ب.¹

وتظهر عملية النقل البحري للبضائع في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع والذي يكون في صورة عقد نقل يتعهد فيه الطرفان (الناقل والشاحن القيام بالتزامات مختلفة، لذا نجد المشرع عادة ما يركز على أحكام مسؤولية الناقل دون التركيز على مسؤولية الشاحن لذا نجد أن مسؤولية الناقل تحظى باهتمام تشريعي كبير. وعليه فمن خلال هذا المبحث سوف نقوم بدراسة عقد النقل البحري للبضائع، مقسمين هذا الأخير إلى مطلبين:

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري للبضائع

يتم النقل البحري للبضائع وفقا لمعطيات عقد النقل الذي يتعهد ضمنه الناقل البحري بنقل بضاعة إلى الشاحن لقاء أجر معلوم. عقد النقل البحري للبضائع؟. وكيف يتم إنشائه؟ . وما هي وعليه، نطرح التساؤل التالي: ما تعريف وسائل إثباته؟. للإجابة على هذه التساؤلات نتبع الدراسة التالية :

1 - المواد من 738 إلى 812 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

عرفت نص المادة 738 ق. ب. ج على أنه: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة." وما يلاحظ بعد التمهيص في نص المادة السابقة بأنه لم تعطي تعريفا دقيقا لعقد النقل البحري، و إنما اقتصر على ذكر أهم عناصر العقد¹.

أما بالنسبة للفقهاء فنجد أن أغلبه قد عرفه على أنه: " العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم" أو أنه: "عقد يعقد بين طرفين هما الشاحن الذي يقدم البضاعة المطلوب شحنها، ويقوم بدفع أجرة الشاحن، كما قد يكون في شكل مشارطات تأجير السفن"².

يختلف عقد إيجار السفينة، سواء كان بالرحلة أو لمدة معينة عن عقد النقل البحري، لذا فلا يعتبر هذا الأخير من فعل إيجار الأشياء، وإنما هو عقد نقل كعقد النقل البري، إلا أن كلاهما يخضع لقواعد خاصة، ويرجع ذلك إلى المكان الذي يتم فيه النقل البحري وما يحيط به من مخاطر.

يتضح مما تقدم، أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن بهدف إيصالها إلى مكان معين. وقد يرسل الشاحن

1 - عرفت المادة 1/5 من م.ب الخاصة بتوحيد بعض القوانين المتعلقة بسندات الشحن المرفعة في 25 أغسطس 1924 وأنظمت إليها الجزائر في 13. 04. 1964 م على أنه: " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأنه وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن ". فرغم اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن إلا أنه لم تعرف سندات الشحن، لكن اتفاقية هامبورغ التي أبرمت خصيصا لتحل محل اتفاقية بروكسل عرفت سندات الشحن في المادة 1/7 منها بأنه: " تثبت انعقاد عقد النقل البحري وشحن الناقل البضائع مع تعهده بتسليم تلك البضائع مقابل استرداد الوثائق ".

2 - بديعة بوفنار، عقد النقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري . مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشرة، المعهد الوطني للقضاء، ف. ت 2001 . 2004، ص. 5.

بضاعته لنفسه كأن ترسل إحدى الشركات التجارية منتجاتها إلى أحد فروعها في الخارج. غير أنه في الغالب يحصل النقل لحساب شخص ثالث يعرف باسم المرسل إليه.

وقد يكون هذا الأخير معروفا عند إبرام العقد، كما يمكن أن يكون مجهولا، ذلك أن عقد النقل ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو للحامل¹.

الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

يقوم عقد النقل البحري على أركان ثلاثة رضا، محل والأجرة ويبرمه طرفان هما الشاحن والناقل لذا سنتطرق على التوالي إلى الأطراف (أولا)، الرضا (ثانيا)، المحل (ثالثا) و الأجرة (رابعا).

أولا : الأطراف

الأصل أنه يبرم عقد النقل البحري بين طرفين هما الشاحن (المرسل) والناقل، لكن قد تمتد آثار العقد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه .

1 - الشاحن (المرسل)

هو الشخص الذي يلتزم بموجب عقد النقل، بتقديم البضاعة للناقل، سواء باعتباره مالكاها أو مستعملها الشرعي، مقابل أجرة يتعهد بدفعها، فالشاحن هو الشخص الطبيعي أو المعنوي

1 - العربي بو كعبان، المرجع السابق، ص. ص. 127، 128.

- تجري نص المادة 758 على النحو الآتي: " يمكن وضع وثيقة الشحن

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

ب - لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

ج - لحاملها، إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، علت وثيقة الشحن لأمر الشاحن ".

الذي يحدد بيانات البضاعة المراد نقلها بحرا وأماكن استلامها وتسليمها والجهة المرسلة لها وهو الطرف الثاني في عقد النقل¹.

2 - الناقل

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استنباطه اعتماداً على نص المادتين 738 و 754 من ق. ب. ج، إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء لآخر، ويمكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل أن يعتبر المجهز هو الناقل، و المجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب نص المادة 572 من ق. ب. ج².

1 - سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري . مذكرة للحصول على شهادة الماجستير.، كلية الحقوق . بن عكنون ، جامعة الجزائر 1، 2011 - 2012، ص. ص. 10، 11.

فالشاحن (Shipper) أو المرسل (Consigner): وهو الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها من مكان لآخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكا أو لا والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه فيكون مرسلا ومرسلا إليه في نفس الوقت أو قد يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه (Consignée) والذي يحكم علاقته بعقد النقل. راجع: عمر مشهور حدية الجازي، قانون النقل البحري و قضاياها دورة تدريبية للتجارة، غرفة التجارة، مديرية المركز الأردني للتسوية المنازعات، عمان، 2003 . 12 . 08 إلى 2003 . 12 . 05.

2 - رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) . مذكرة لنيل شهادة الماجستير.، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 17 . 06 . 2013، ص. 9. تجري نص المادة 572 من ت. ب. على النحو الآتي: " يعتبر المجهز كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وأما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة ". الناقل : هو كل شخص أبرم عقد أو أبرم باسمه عقد مع الناقل لنقل البضائع بحرا، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة 1 لاتفاقية هامبورغ، وهو يعد أكثر عموماً وأوسع شمولاً من التعريف الوارد في معاهدة بروكسل التي عرفت الناقل في المادة % منها بأنه: " الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل. " و هذا التعريف ولا شك ضيق من مفهوم الناقل وجعله قاصراً على مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن. راجع: فهد عبد العظيم صالح، مسؤولية البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري <http://www.eastlaws.com> ، ص. 5.

الناقل (Carrier) وقد يكون مالكا للسفينة وقد يكون مستأجراً لها مجهزة أو غير مجهزة ويصدر سندات شحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة. فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر.

ويكون مسؤولاً عن النقل ويتحمل طبقاً لنص المادة 754 ق. ب . ج المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة¹.

3 - المرسل إليه

في بعض الأحوال يكون الشاحن هو بائعاً للبضاعة ويقوم بإرسالها إلى المشتري والذي لم يكن طرفاً أساسياً عند إبرام العقد القائم بين الشاحن والناقل ويتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقاً لما نصت عليه المادة 784 من ق. ب. ج إذ جاء فيها: " يتعين على الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي:

أ - عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشخص في وثيقة الشحن،

ب - عندما تكون وثيقة الشحن لأمر، الشخص الذي تكون الوثيقة الأمره، وفي حالة تحويل الوثيقة: آخر مظهر له،

ج - عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول².

فالمرسل إليه ليس طرفاً في إبرام العقد، وهو ليس بخلف عام أو خلف خاص أو دائن للمرسل أو الناقل، وعلى الرغم من ذلك فإنه يكتسب حقوقاً عدة ويتحمل التزامات خطيرة منشأها عقد النقل، مما يجعل مركزه يشكل استثناء حقيقياً على قاعدة نسبية آثار العقد، وخروجاً واضحاً عليها³.

1 - خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام . اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً . (دراسة مقارنة). مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2012 - 2013، ص. 9.

2 - بديعة بوفنار، المرجع السابق، ص. 18.

3 - المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري ببناء على اتفاقية مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته.

- عبد القادر العظيم باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص. 295.

ثانيا : الرضا

يخضع الرضا في شروط صحته للقواعد العامة في الالتزامات، ويتمثل الإيجاب بصفة أساسية في نشر (شهر) الرسوم ومجموعة النصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار والخدمات المقدمة من قبل الناقل، ويصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط.

لكن قد يكون الناقل والشاحن متباعين (لا يجمع بينهما بمجلس عقد موحد)، فإن الرضا يتطابق وفقا الأحكام التعاقد بين غائبين، و الذي فصل فيه المشرع الجزائري باعتماد نظرية الوصول بنصه في المادة 67 من القانون المدني: "ويفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان، وفي الزمان اللذين وصل إليه فيهما القبول".

ولتحديد مكان ووقت إبرام العقد آثارا هامة على صعيدين اثنين هما الاختصاص القضائي من جهة ومن جهة أخرى القانون المطبق على العقد. كما يجب أن يكون الرضا المتبادل صادر عن أشخاص مؤهلة قانونا، أهلية خالية من العيوب، لكن في عقود النقل البحري تكاد ألا تظهر فيه بعض العيوب، كما هو الحال بالنسبة لعيب التدليس (باستثناء حالة التصريح الكاذب)، و عيب الأكراد، في حين أن عيب الغلط في طبيعة البضاعة كثيرا ما يطرح.

إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلى إبطال العقد حتما كما هو الحال في الشريعة العامة للعقود، بل غالبا ما يعدل العقد بالزيادة أو الإنقاص في الالتزامات (الأجرة). كما أنه لا يبطل عقد النقل البحري بمجرد أن المرسل لم يتمعن في بنود العقد بشكل دقيق . ويبقى إذن العقد غير قابل للإبطال إلا بسبب عيب التدليس وهو الحال لما يقدم المرسل تصريحات كاذبة بطريقة لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية لما أقدم على التعاقد، كما يبطل عقد النقل البحري بمجرد أخطاء الناقل في طبيعة تكوين البضاعة¹ .

1 - AMAR.ZAHI, Droit des transports, TI cadres juridiques et institutionnels - contrat de transport de marchandises), Alger, Office des publications universitaires, 1991, P p 63, 65.

ثالثا : المحل

إن موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة ومهما كانت طبيعتها الكيميائية: صلبة، سائلة، أم غازية. المهم أن يكون مشروع التعامل فيها تحاريا فيكون العقد بذلك صحيحا، فما هو معيار المشروعية؟.

إن معيار المشروعية يختلف في الواقع بحسب ما إذا كنا في ظروف عادية أم ظروف استثنائية : ففي الأحوال العادية، فإننا نجد أنفسنا أمام حالات خاصة تخلق وضعية عدم الشرعية:

- كالمنع القاطع لنقل بعض المواد، كالأسلحة الحربية، إلا إذا كان هذا النقل مرخصا، وهذا العقد يقع باطلا بطلانا مطلقا.

- إن المنع في حالة نقل بعض السلع بواسطة سفن عادية غير مكيفة بحسب طبيعة هذه السلع: كنقل مواد خطيرة، أو مواد سريعة التلف كاللحوم مثلا، والتي يستوجب نقلها توفير ظروف خاصة، هنا البطلان نسبي، لأنه يجب في البداية أن يمد المرسل الناقل بجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها فمسؤولية الناقل في توفير السفينة مرتبطة بهذه التصريحات.

في الظروف الاستثنائية، فإن عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل ونقل المواد الغذائية في أوقات الأزمات الاقتصادية والنزاعات المسلحة، وفي هذه الحالة فإن بطلان عقد النقل البحري يكون بطلانا مطلقا. . من جهة أخرى فإن موضوع عقد النقل البحري يجب أن ينصب على بضائع موجودة أو ممكنة الوجود، وإلا أصبح بطلانا لانعدام وجود المحل¹.

1 - AMAR ZAHI .Ibid. pp 65.66.

رابعاً : أجرة النقل

هي القيمة المالية المحددة وفقاً لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة، وفي النقل البحري يتعارف عليها باسم "المصاريف" "les frais". هذا وإن القانون البحري وإن نص على وجود التزام بدفع الأجرة في المادة 797 قانون بحري إلا أنه لم يتطرق إلى أسس وكيفيات التحديد وهذا الصمت يقودنا إلى العديد من الاستنتاجات:

- أن المشرع قد ترك مجالاً مفتوحاً لحرية التفاوض في الأجرة بين الناقل والشاحن وهذه الحرية مقيدة بقانون العرض و الطلب الذي تفرضه سوق النقل.
- أنه غالباً ما تحدده رسوم النقل مسبقاً وخلال المؤتمرات الدولية البحرية وهي الأخرى مبنية على أساس قانون العرض والطلب.

وفي كل الأحوال فإن تحديد الأجرة في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على المسافة الوزن، طبيعة وحجم البضاعة، وهي عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجرة. وتحديد الأجرة ناجم عن اتفاق الطرفين أثناء إبرام العقد، وفي حالة إغفال هذا العنصر فإنه على الطرف المستعجل رفع دعواه أمام القاضي، هذا الأخير يفصل في المسألة معتمداً على ظروف التعاقد، كالسعر المطبق على هذا النوع من النقل دون الآخر (نوعية الخدمات)، المعاملات السابقة بين الناقل و الشاحن...¹.

وهكذا فإذا قام عقد النقل البحري للبضائع صحيحاً منتجا لآثاره، فإنه يمكن المحاجاة به فيما بين طرفيه وكذا في مواجهة الغير، فكيف يمكن إثباته؟.

1 - AMAR ZAHY. Ibid, PP 66 67,68 - 69.

الفرع الثالث : إثبات عقد النقل البحري

يثبت عقد النقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على المخطوطة التي تنظم إثباتا له اسم وثيقة الشحن.

أولا : سند الشحن

1 - ماهية سند الشحن وأهميته

يقوم سند الشحن البحري بدور كبير في إثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر. فسند الشحن يثبت فيه عملية تسليم البضاعة الريان السفينة. وقد نص المشرع الجزائري في المادة 748 على أنه: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بموية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة ". وجاء من خلال نص المادة 749 من ق. ب. ج على أنه: " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها."

ولا تقتصر وظيفة سند الشحن على اثبات شحن البضائع فقط وإنما يتجاوزها إلى إثبات العقد نفسه¹.

2 - بيانات سند الشحن

إن وثيقة الشحن هي إيصال البضاعة المشحونة، فمن الطبيعي أن تتضمن ذكرا للبضاعة المشحونة بنوعها ومقدارها، عددها وكميتها ووزنها، وعلاماتها التي يجب أن تظل

1 - العربي بو كعبان، المرجع السابق، ص. 131.

تميز البضاعة وبشكل مقروء ظاهر حتى نهاية السفرة¹. ولقد نصت المادة 757 من ق. ب. ج على البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن².

المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع

رأينا من قبل أن عقد النقل البحري ملزم لجانبين. فهو ينشأ التزامات متقابلة في ذمة كل من الطرفين الناقل والشاحن، وعليه نطرح التساؤل التالي : ما هي الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ؟.

وسوف نتعرض فيما يلي إلى دراسة هذه الالتزامات فنبدأ:

الفرع الأول: التزامات الشاحن³

يلتزم الشاحن بمقتضى عقد النقل البحري بالتزامين أساسيين وهو التزامه بتسليم البضاعة إلى الریان الشحنها (أولاً) إضافة إلى الالتزام بدفع الأجرة المتفق عليها (ثانياً). وسوف ندرسهما لكي نتعرف على مضمومهما.

أولاً : إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن في هذه العملية بتقديم السلع وفقاً للشروط المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة، والتي تختلف باختلاف طبيعة نوع البضاعة وطبيعة الرحلة ومدتها، لكنها كلها تهدف إلى حماية حقوق ومصالح أطراف عقد النقل البحري والغير أيضاً، مما نجم عنه التزامه القيام بالعديد من العمليات لاسيما منها:

1 - طارق زيادة فيكتور مكريل، عقد النقل البحري، ط1، دار الشمال للنشر والطباعة والتوزيع، لبنان، 1990، ص. 66.

2 - المادة 757 من ق. ب. ج

3 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص. 319.

1 - التغليف والتحريم

بمفهوم نص المادة 43 من ق.ت.ج والتي تنص: " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحريمه ، وجب على المرسل القيام بالتحريم وبشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات وغيرها من الأشياء المنقولة " .

ورغم أن هذا النص خاص بالنقل البري إلا أنه ينطبق على مفهوم التغليف في القانون البحري، حيث يجب أن يكون التغليف وفق الشروط والأعراف المعمول بها والتي تضمن النقل بشكل آمن¹.

وعليه، فإن المشرع الجزائري لم يفرق بين التغليف والتحريم إذ أورد مصطلح Emballage للدلالة على التحريم في المواد 2/756،752 و 803 وعلى التغليف في المادة 953 من ق. ب. ج².

2 - وضع العلامات على البضاعة

تتشرط الفقرة (ب) من المادة 755 ق. ب . ج أن تكون علامات التعريف المتعلقة بالبضاعة مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة، وعندما لا تستجيب تصريحات الشاحن في هذا الموضوع إلى هذه الشروط، يمكن الناقل رفض تسجيلها في وثيقة الشحن.

فهي من جملة ما يجب أن تحتوي عليه وثيقة الشحن، كما تشير إليه المادة 752 ف(1): " العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة " .

1 - بديعة بوفنار، المرجع السابق، ص. 50.

2 - سامية عباس، المرجع السابق، ص. 23.

3 - الالتزام بالتعريف بالبضاعة كتابة

يقصد بتعريف الشاحن بالبضاعة هو وضع المعلومات والبيانات اللازمة بشأن الحجم المتوقع لحمولاتهم وطبيعتها، من بين المسائل التي تكون محل مشاورة بينهم وبين الناقلين.

وقد نص على ذلك القانون البحري الجزائري من خلال المادة 753/1) من ق. ب. ج، كما يقع على الشاحن الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالبضاعة المراد نقلها بحيث تسمح بتعيينها تعيينا كافيا نافيا للجهالة ومميزا لها عن غيرها وهذا ما نصت عليه المادة 752 من ق. ب. ج ويكون الشاحن، حسب مقتضيات الفقرة الثانية من المادة 753 من ق. ب. ج ضامنا للناقل بصحة التصريحات المتعلقة بالعلامات وعدد وكمية ووزن البضائع.

ويلتزم الشاحن أيضا بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري، وفي حالة عدم تحديد زمان ومكان التسليم في الاتفاق الحاصل بينهما، يتم اللجوء في هذه الحالة إلى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت وزمان التسليم، وفي حالة لم يقر الشاحن بهذا الالتزام فإنه يلتزم بتعويض يدفعه للناقل لتأخره في تنفيذ التزامه على أنه يجب أن لا يتجاوز التعويض مقدار الأجرة (م772 ق. ب. ج¹).

ثانيا : إلتزام الشاحن بدفع الأجرة

الوفاء بالأجرة هو الإلتزام الأساسي للشاحن أو المرسل تجاه الناقل، إذ بدونه لن يقدم الناقل على تنفيذ النقل، إلا بتسليم الناقل لأجرته، ولكن قد يحدث أحيانا أن يتفق الطرفان على

1 - خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام النقص وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص. 58.

- تجري نص المادة 772 من ق. ب. ج على النحو الآتي: " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها ."

أداء الأجرة بعد وصول البضائع المكان الوصول¹ ، وقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام . التزام الشاحن بدفع الأجرة . في نص المادة 738 ق.ب.ج .

تندر أن تثار مشكلة بخصوص أجرة النقل لأن تحديدها يكون عادة منظما في لوائح الناقل، وقد جاء في نص المادة 738 ق.ب.ج على أنه: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة ."

يتضح من خلال نص المادة أنه يترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة التي يحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف. وفي حالة إغفال المتعاقدان تحديد الأجرة فإن ذلك لا يبطل عقد النقل وإنما تعتبر أجرة المثل تعينت وإلا للمحكمة تقديرها معتمدا على الخبرة . ويحصل كثيرا الاتفاق على دفع الأجرة بحسب عدد البضاعة أو كيلها أو وزفا فيكون للريان الحق في طلب عدد البضائع أو كيلها أو قياسها أو وزها.

الفرع الثاني: إلتزامات الناقل

يلتزم الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها، لتكون صالحة للملاحة البحرية، ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها، ويلتزم أيضا بشحن البضائع ورسها وتفريغها وتسليمها في ميناء الوصول.

أولا : إلتزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية

1 - الإلتزام بتهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون عند الرحيل سليمة، قوية وتحتل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، وأن تزود بكل الوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 226.

البضاعة، وبالمهمات والرجال والمؤون والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها¹ ، كذا إعداد العناصر والغرف الباردة، وسائر أقسام السفينة المعدة الشحن البضائع، وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع فيها، وبحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها² ، وحتى تقوم السفينة بالملاحة الصالحة نصت المادة 770 / (ج) ق. ب . ج على مجموعة من الشروط التي يجب أن تتوفر في السفينة حتى تكون صالحة للملاحة في حين نجد أنه لا تشمل صلاحية السفينة للملاحة الناحية التقنية فقط، بل تشمل كذلك الناحية الإدارية. فعلى كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على متنها شهادات الملاحة اللازمة المسلمة من قبل السلطات الإدارية³.

2 - التزام الناقل البحري تجاه البضاعة

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه هدف شحنها ورسها في السفينة .

أ - استلام البضاعة

يقصد باستلام البضاعة هي ذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل⁴ ويتم في ميناء الشحن، ويمكن الاتفاق على أن يتم التسليم خارج حدود الميناء وهذا في المواعيد المتفق عليها. إذ لا يجوز أن يتسلمها بعد شحنها، وهذا طبقا

1 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الاسكندرية، (د.ت. ن)، ص. 115.

2 - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل الحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978) . مذكرة لنيل شهادة الماجستير .، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 04 . 07 . 2009، ص. 12.

- تجري نص المادة 189 من على النحو الآتي: " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية. و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: أ. شهادة الجنسية، ب . دفتر البحارة، ج. رخصة أو بطاقة المرور".

3 - المادة 2/739 القانون البحري الجزائري.

4 - يعني ذلك أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن، وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئا من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حتى اتمام الشحن.

لنص المادة 739/1) من ق. ب. ج، فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، وكان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه في فحص البضاعة، والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن¹.

وتعتبر لحظة تسليم الناقل للبضاعة الأكثر مناسبة لإجراءات الرقابة على حالة وحجم البضاعة، وبالتالي مدى قيام الناقل بتحفظات عنها².

ب - شحن البضاعة

يعد الشحن عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد. في الأصل يقع على عاتق الناقل توافره على الخبرة والوسائل الكافية للقيام بها، تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول. لكن لا يمنع ذلك أن تتولاها أطراف أخرى، في حين تعد من النظام العام.

وتختلف وسيلة شحن البضاعة باختلاف طبيعتها، سواء برافعات السفينة³، أو رافعات الرصيف (Gries)⁴، أو بالرافعات العائمة (Alléges)⁵. أو بالأنايب⁶.

1 - AMAR ZAH; op- cit , pp 98,99

2 - تعرض المشرع الجزائري في المادة 755 ق. ب إلى مسألة التحفظات دون إعطاء تعريفا لها. لكن يستشف من مضمونها أنه تصرف انفرادي صادر من جانب الناقل، يعين فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضاعة كما سلمت له من طرف الشاحن، بهدف نقل عبء الإثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

3 - رافعات السفينة وهي التي تكون مثبتة بالسفينة نفسها، ونجدها في السفن الكبيرة الحجم.
- أمين خلفي، المرجع السابق، ص.23.

4 - رافعات الرصيف قد تكون مملوكة لشركات الملاحة أو الشركة التي تتولى عملية الشحن والتفريغ بمقتضى امتياز من إدارة الميناء، وقد تكون مملوكة لإدارة الميناء التي تؤجرها للمقاول البحري.

5 - الرافعات العائمة، يحدث ذلك إذا كانت السفينة في المرفأ حيث يقتضي الحال توصيل البضاعة إليها بواسطة الصنادل أو المواعين فتوضع عليها البضائع أولا ثم تحملها إلى جانب السفينة، حيث تقوم روافع السفينة أو الروافع العائمة برفعها على ظهر السفينة.

6 - الأنايب يحدث ذلك إذا تعلق الأمر بالسوائل كالبترول والبنزين أين تشحن بواسطة خرطوم تصل مستودعها على الرصيف وتستخدم في ذلك شفتات السفينة أو مضخات الميناء.

فالأصل توضع البضائع في عنابر السفينة، لكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الاستثناء

ج - رص البضاعة

تعد عملية رص البضاعة هامة¹ ، وبالتالي فإن الرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل لكن قد تتولاها شركات متخصصة ذات خبرة تقوم بأعمال المناولة وهذا ما نصت عليه المادة 912 ق. ب.

ويعد العيب في الرص بطبيعته خطأ تجاريا لكن يمكن اعتباره خطأ ملاحيا متى ترتب عنه اختلال في توازن وأمن السفينة. وبالتالي يقع على الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص حتى وإن كانت العملية قد قامت بها شركات المناولة المستقلة التي انتدبها الناقل لهذا الغرض، لأنه لا بد أن تكون عملية الرص تحت إشرافه ، ولا تنتهي هذه الوظيفة في ميناء الشحن. بل ينبغي الاستمرار في الإشراف عليها خلال الرحلة البحرية، إذ يختل رص البضاعة بسبب اهتزاز السفينة بفعل الأمواج². ويثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق فقد يتوقع الربان منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف³.

ثانيا : التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يقع على عاتق الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية التزامين رئيسيين و متداخلان فيما بينهما. يتمثلان في نقل البضاعة (أ) والمحافظة عليها (ب).

1 - إذ يستخدم لفظ الرص للدلالة على وضع كل نوع من البضائع في المكان المناسب لها بحيث لا يصطدم بجسم السفينة أو بالبضائع الأخرى. بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل وبقي الحمولة من الخطر. ولرص البضائع هناك قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية، يتعين احترامها وأهمها معاهدة لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن

2 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 32.

3 - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، ط 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص. 47.

أ - نقل البضاعة

يقصد بعملية نقل البضاعة هو التغيير المكاني لها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، فيقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول¹.

يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المبلغ أو المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينقذ الأشخاص والأموال أو يحاول ذلك، كما لا يعد مسؤولاً عن أي خسارة تنجم عن ذلك.

فالناقل ملزم بإتباع خط السير المنصوص عليه في العقد، فإذا لم تحصل الإشارة إلى ذلك وكانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فانه يراعي في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فانه من الواجب على الربان اتباع الخط الأقصر والأكثر أمناً ويجب عليه أن يقوم بالرحلة المقررة على خط مستقيم En Droiture، فلا يجوز له أن ينحرف في السير أو أن يعود إلى موانئ وسبق له الرسو عندها.

مما يقضي معه عدم الرسو في موانئ غير متفق عليها ما لم تضطره الضرورة الملحة، كإنقاذ أشخاص أو أموال في البحر، وإلا اعتبر مسؤولاً في حالة هلاك البضاعة أو تضررها، وعادة ما يسمح في سند الشحن اللبان بموجب شرط الرسو في الطريق بالموانئ التي قد تصادفه في خط السير المحدد دون تغيير منحاه أو الرجوع إلى الورا².

1 - خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص. 68.

- تجري نص المادة 775 من ق. ب. ج على النحو الآتي: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده، فبالطرق العادي. ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك ."

2 - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص. 370.

يجب على الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما وتحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر لأن النقل يتم بواسطة السفينة التي شحنت فيها البضاعة ابتداء فلا يجوز للناقل تغييرها في الطريق إلا إذا أصبحت غير صالحة للملاحة وقد يتفق الطرفان على احتفاظ الناقل بحق تغيير السفينة أثناء الطريق *Faculté de transborderinent*، ويستفاد قبول الشاحن في حالة تعاقد مع شركة ملاحه لها خط مباشر نحو ميناء الوصول.

ويقع على عاتق الناقل في هذه الحالة بنفس الالتزامات السابق تفصيلها من توفير سفينة بديلة صالحة للملاحة، وأن يتخذ الإحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الجديدة وعلى الناقل أيضا إخطار الشاحن بحصول النقل على متن سفينة أخرى ويرسل إليه سند الشحن المسلم من الريان الثاني، حتى يتمكن من تسلم بضاعته عند الوصول، ومن التأمين على المخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة¹.

يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة، فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد فإن ذلك يوجب مسؤولية الناقل ويلزمه بالتعويض تجاه الشاحن بسبب التأخر .

ب - العناية بالبضاعة

ويقصد بالعناية بالبضاعة هو اتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. ص. 238، 239.

شحنت بها البضاعة، وسبب ذلك أن السفينة هي مخزن آمن لحفظها¹.

فالناقل مكلف بالعناية التامة بالبضاعة وأن يخصها أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب على الشاحن أن يبلغه بذلك وإن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن لأنه في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الريان) عن خطورة أو حساسية البضاعة من طرف الشاحن سوف يحمل هذا الأخير جزءا من المسؤولية في حالة تضرر البضاعة المشحونة أو حتى تضرر السفينة من هذه البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 778/1 من ق. ب. ج بقولها : " إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو اتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تتجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها..."، ففي كل الأحوال الناقل غير ملزم ببذل العناية اللازمة الخاصة بالبضاعة المسلمة إليه، إذا كانت هذه العناية لا تدخل في الحدود المعتادة لتنفيذ الالتزام بالنقل.

فالعناية التي يلزم بما الناقل هي توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود وفي هذا الشأن عليه أن يعيد الحزم وإصلاح الأغلفة، إعادة الرص إن ارتحت البضاعة بسبب انحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف أو تغيير المسار ... الخ.

1 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص.37.

تجري نص المادة 773 من ق. ب. ج على النحو الآتي: " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن " .

ثالثا : التزامات الناقل البحري بعد الرحلة البحرية

أ - تفريغ البضاعة

لم يعرف التقنين البحري الجزائري عملية التفريغ، وهذا ما يؤدي بنا إلى الذهاب إلى الفقه، حيث يعرف الأستاذ " كمال حمدي " عملية التفريغ بأنها: " يقصد بتفريغ البضائع إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف.

والتفريغ في ميناء الوصول هو العملية المقابلة لعملية الشحن التي تحصل في ميناء القيام"¹.

فبعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 قانون بحري، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"، إذن التفريغ هو ذلك العمل المادي الذي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء².

ولا يجوز للربان في غير حالات الخطر من إخراج البضاعة من السفينة ولما كان التفريغ عملية مادية فإن إثباته جائز بكافة الطرق.

1 - والتفريغ عملية مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق، كما يثبت القدر المفرغ بكل دليل. ر
- وتعرف عملية التفريغ أيضا، بأنه عمل مادي يتجسد في إخراج البضائع من عنابر السفينة وإنزالها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بمحاذاة الرصيف أو إنزالها إلى الصنادل أو العوامات إذا كانت السفينة بعيدة عن رصيف الميناء.
- اسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، ط 1، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص. 204.

- تجري نص المادة 780 من ق ب على النحو الآتي : " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه ، يبدأ بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ.

2 - علي حسن يونس، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص. 375 .

- تجري نص المادة 1/781 من القانون البحري على النحو الآتي: " إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكنه انزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل...".

فعقد النقل في العادة يحدد المدة التي يحصل فيها التفريغ، وإلا يتبع عرف الجهة، والمشرع الجزائري لم يحدد مدة يحصل فيها التفريغ وإنما يفهم بالمخالفة من نص المادة 781 قانون بحري فقرة أولى أن يتم في مدة معقولة، ويمكن اعتبارها تلك المدة التي لا تلحق بالناقل أو الشاحن ضررا .

إلا أنه قد تقع حوادث مفاجئة كحالة حرب أو حصار أو اضطرابات أو عواصف تمنع الناقل من إفراغ البضائع في اقرب ميناء، أو أن يرجع بها إلى ميناء التحميل (الشحن)، وعليه تحمل كل المصاريف الناتجة عن ذلك شريطة أن لا يكون ذلك راجع للقوة القاهرة¹.

ويدخل ميعاد التفريغ ضمن التزامات عقد النقل فلا يستحق عنه الناقل زيادة في الأجر أو مكافأة وإن لم يتم في الميعاد كان له ميعاد إضافي ثان أو ثالث ينص عليه في العقد أو يحدده العرف عند عدم النص عليه ويكون عادة مساويا للميعاد الأصلي وتتشدد المحاكم في حساب الميعاد الإضافي فلا تقطع منه أيام الأعياد ولا بوقف سريانه القوة القاهرة ويستحق الناقل تعويضا عن التأخير يتفق عليه في العقد أو يقرره العرف.

ولا يكلف الربان بالانتظار أكثر من ذلك، فيمكنه إيداع البضائع الذمة أصحابها بعد الحصول على إذن المحكمة.

ب - تسليم البضاعة

إن تسليم البضاعة المشحونة: هو العمل القانوني الآخر الذي يتحقق به تنفيذ الموجب الأساس المترتب على الناقل، وهو يتحصل ماديا بأخذ البضاعة من قبل المرسل إليه، لكن

1 - المادة 2/781 من القانون البحري الجزائري.

يجب عدم خلط الأمر، إذ التسليم هو عمل قانوني بينما أخذ البضاعة عمل مادي¹.

يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن فتسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل.

ويترتب عليه انقضاء عقد النقل² وقد جرت العادة على أن يقوم الريان بتسليم الحمولة إلى وكيل السفينة ليكفل نيابة عنه بتسليم البضاعة، كما قد لا يقوم المرسل إليهم باستلام بضائعهم بأنفسهم وإنما ينيبون عنهم شخصا يدعى وكيل الحمولة³ وعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى صاحب الحق فيها، وهذا بحسب السند الذي بيد المطالب و نفرق بين:

- سند شحن باسم شخص معنوي، فعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعني في الوثيقة أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق، وهنا يجب على الريان من شخصية المطالب بالبضاعة.

- سند الشحن لأمر فلا يجوز تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي لوثيقة الشحن وفقا للتظهير الثابت عليه.

1 - طارق زيادة فيكتور مكريل، المرجع السابق، ص. 118.

يعرف التسليم أيضا بأنه: عملية قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري والتسليم يعني وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول ويقصد به التسليم الفعلي ويتأكد به تنفيذ الناقل لمهامه وإبرائه من المسؤولية إذ أن مسؤولية الناقل لمهامه لا تنقضي إلا بالتسليم الفعلي على المرسل إليه أو نائبه.

- خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص. 65.

- عرفت المادة 2/739 من القانون البحري التسليم على أنه: " التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إيداع قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ". * تجري نص المادة 782 من ق. ب على النحو الآتي: " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة ".

2 - قررت المحكمة العليا أن مسؤولية الناقل البحري منذ تكفله بها حتى التسليم إلى المرسل إليه، قرار في 17. 12.

1987، ملف رقم 59509، غير منشور.

3 - لقد حددت المادة 601 ق. ب النشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة.

- سند الشحن للحامل، وجب على الريان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول¹ .

ومهما يكن فإنه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص، يحملون نسخا من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم. بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، وأن يخبر جميع المطالبين بها بما في ذلك الشاحن فوراً².

وإذا ما سلم الناقل البضاعة لمن له الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن فإن باقي النسخ الأخرى تفقد أي قيمة له³.

وعلى الناقل أن يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة. كما عليه أن يساعد المرسل إليه وأن يقدم له جميع التسهيلات من أجل تفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود.

وذلك في حالتي فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين وليس لهذا الفحص شكل خاص. ويعتمد أساسا على الأوصاف الواردة في وثيقة الشحن وتتم العملية قبل تسليم البضاعة من طرف كلا من الناقل والمرسل إليه اعتمادا على خبير يدفع مصاريفه طلب الفحص، إلا إذا تبين وجود نقص أو ضرر فإن المصاريف يتحملها الناقل والتسليم يجب أن يكون فعليا إلى المرسل إليه وليس حكما، ذلك أن التسليم إلى السلطات الجمركية، لا يبرأ ذمة الناقل اتجاه المرسل إليه.

أخيرا ليقوم الناقل بإيداع البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه في حالة عدم تقدم هذا الأخير لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير

1 - المادة 784 ق. ب. ج.

2 - المادة 785 ق. ب. ج.

3 - المادة 786 ق. ب. ج.

معروف، وعلى الناقل إعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه كذلك في حالة ما إذا كان معروفا لديه.

وبعد فوات أجل شهرين من تاريخ وصول السفينة ولم تسحب البضاعة من المستودعات ولم تدفع المبالغ المستحقة للناقل جاز له بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة (رئيس المحكمة المختصة محليا)، لكن قد يتفادى صاحب البضاعة هذا كله بدفع كفالة كافية، وهذا الحكم يستثني منه بعض البضائع السبب طبيعتها الحساسة وقابليتها السريعة للتلف أو أن مصاريف إيداعها أكبر بكثير من قيمتها، هنا لا ينتظر الناقل لا فوات أجل الشهرين ولا الإذن من القضاء.

وفي كل الأحوال فإن لم يف البيع بديون الناقل، فإن الشاحن يبقى مسؤولاً عن الفارق¹.

المبحث الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع

1 - بديعة بوفنار، المرجع السابق، ص. 49.

إن الإلتزامات المتقابلة لكل طرف في علاقة النقل قد تؤثر سلباً في حالة إخلال المتعاقدان بهذه الإلتزامات إذ تنشأ من جراء هذا الإخلال قيام المسؤولية .

تعتبر مسؤولية الناقل البحري من الناحية العملية من أهم موضوعات عقد النقل البحري، حيث تحتل مكانة الصدارة في الأهمية¹. وعليه يطرح التساؤل الآتي: ما هو أساس هذه المسؤولية؟ وما هي حالاتها؟ وكيف يتم الإعفاء منها؟.

المطلب الاول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتضح من نص المادة 802 ق . ب . ج" أن التزام الناقل البحري هو التزم بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضروور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات الضرر له والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد².

الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع و حالاتها

أولاً : أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض أي نفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل بل يكفي حصول الضرر وبالتالي قيام مسؤولية الناقل.

1 - هاني محمد صالح عبد الرحيم الحديثي إسرائ جاسم محمد العمراني، محاضرات القانون البحري و الجوي، (ب.ت.ن)، (ب.م.ن)، ص. 14.

2 - تجري نص المادة 802 ق. ب على النحو الآتي: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

- أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 54.

أكدت المحكمة العليا في كثير من قراراتها على هذا الموقف، ومنها القرار الصادر في 14/01/1990 عن الغرفة التجارية والبحرية¹، والتي اعتبرت أن سريان الآجال المحددة لمسؤولية الناقل البحري تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون سواه، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقاً للقانون. ولما كان ثابتاً أن قضاة الموضوع قد أخلطوا بين عملية التفريغ والتسليم، لكون عمال التفريغ يؤدون خدمات مصلحية للناقل، ولا يعتبر التفريغ تسليمًا للبضاعة إلى المرسل إليه².

نصت المادة 803 من ق. ب على حالات استثنائية يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقق إحداها وهي اثني عشر حالة فالناقل يستطيع الدفع بإحدى هذه الحالات إن تحققت من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية وبالتالي يمكن القول معه بأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي إثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 ق. ب. ج³.

ثانياً: حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المشروع الجزائري أخذ بالأخطاء التي تؤدي إلى هلاك البضاعة أو إتلافها أو وصولها متأخرة عن الوقت المتفق عليه، إلا إذا أثبت الناقل أنه قد بذل العناية اللازمة ولم يصدر عنه إهمال أو تقصير.

1 - قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 14. 01. 1990، ملف رقم 62163، المجلة القضائية العدد الثاني، سنة 1990، ص. 188.

2 - نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية. رسالة ماجستير.، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر بن عكنون، 2002، ص. 78.

3 - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص. 24.

1 - المسؤولية عن هلاك البضاعة

المشعر الجزائري لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي في نص المادة 802 ق. ب. السالفة الذكر، إذ أن هذه المادة جاءت عامة حول ذكر الخسائر والأضرار، ولم تحدد مقدار جسامته هذه الأضرار ومع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها وأثناء عملية الشحن والتفريغ وهو ما يسمى بعجز الطريق، ومنه وقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب من نقصانها أية مسؤولية على عاتق الناقل¹.

2 - المسؤولية عن تلف البضاعة

إن البضاعة المسلمة إلى الناقل البحري يجب أن تصل كما سلمت إليه سليمة من كل عيب، وبالتالي يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن هذا التلف، والمشعر الجزائري في المادة 802 ق. ب. تحدث عن الخسائر والأضرار وعليه، تدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة. كما سبق الذكر فإن المسؤولية تكون قائمة في هذه الحالة وخصوصاً إذا كانت وثيقة الشحن التي سلمها الشاحن خالية من كل نقص أي وثيقة نظيفة وذلك إثبات على أن البضاعة قد سلمت في حالة طبيعية و هذا التلف أصابها أثناء فترة النقل.

3 - المسؤولية عن وصول البضاعة متأخرة

لا يقتصر التزام الناقل على أن يسلم البضاعة كاملة ولكن عليه أن يسلمها في الوقت الذي اتفق عليه في وثيقة الشحن، إن كان محددًا فيها وإلا فأثناء المدة الزمنية التي يحددها العرف والعادات من خلال نوع البضاعة وطريق الرحلة.

1 - عبد الحميد رزاق، التزامات الناقل البحري في القانون الجزائري . مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء ، الدفعة

الخامسة عشر، المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل، 2004. 2007، ص. 26.

- إن الوثيقة الخالية من بيان كمية البضاعة لا تعد إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة فلذلك فعلى المرسل إليه أن يقدم ما يثبت على أن البضاعة التي سلمت إليه لا تتنافى والكمية السليمة للناقل من قبل الشاحن ويتم الإثبات بجميع الطرق المقررة في الطرق التجارية.

وبالتالي فإن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وإنما يجب نقلها في فترة معينة أين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يغير مصالحه.

إن لمدة انجاز النقل البحري أهمية كبيرة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإذا صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوط في الأسعار فلا شك أن يصاب المرسل إليه بضرر نتيجة التأخر في التسليم مما يوجب التعويض عن الناقل البحري. إضافة إلى أن هناك بضائع معرضة للتلف إذا لم يتم استهلاكها في مدة معينة ولذلك أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن التأخر في التسليم¹.

الفرع الثاني: حالات الإعفاءات القانونية للناقل البحري من المسؤولية

تتمثل حالات الإعفاء القانونية للمسؤولية الناقل البحري للبضائع في السبب الأجنبي، سواء كانت مرتبطة بالسفينة أو بالأشخاص أو الخارجية أو حتى المرتبطة بالبضاعة ذاتها (أ)، وكذا في الأسباب الخاصة للإعفاء والمتمثلة في تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وإنقاذ الأرواح والأموال ونقل الحيوانات الحية (ب).

نجد هذه الأسباب أساسها سواء في المادة 803 ت. ب² أو في المواد الأخرى من

نفس التقنين .

1 - عبد الحميد رزاق، المرجع سابق، ص. ص. 27، 28.

2 - إن المشرع الجزائري تأثر باتفاقية بروكسل بالحالات العديدة المخولة للناقل البحري لإعفاء نفسه من المسؤولية، متناسيا أن الاتفاقية جاءت لحماية الناقلين.

كما أن حالات الإعفاء الواردة في المادة 803 ق. ب جاءت على سبيل المثال، ويظهر ذلك في نص الفقرة (ل) التي يجري نصها على النحو الآتي: " أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه ". فهذه الفقرة تفتح المجال لحالات أخرى للإعفاء من المسؤولية.

أولاً: الأسباب العامة للإعفاء من مسؤولية النقل البحري للبضائع

إن السبب العام لانتفاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع يكون بإثبات السبب الأجنبي، إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية.

1 - الأسباب المرتبطة بالسفينة

باستطاعة الناقل التحرر من المسؤولية إذا أثبت أن السفينة لم تكن صالحة، وذلك في حالتين :

أ - عدم صلاحية السفينة للملاحة.

ب - وجود عيب خفي في السفينة.

أ - عدم صلاحية السفينة للملاحة

يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، ذلك أن التزامات الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة، وبالتالي يتحرر الناقل من المسؤولية، ولكن يجب عليه أن يثبت أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة، وأن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.

إن المشرع الجزائري في المادة 803/أ) ق. ب نص على أنه: " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

* حالة عدم الصلاحية للملاحة للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 أعلاه "وهذه الفقرة تساعد الناقل البحري على إيجاد وسيلة كفيلة لدفع مسؤوليته¹.

1 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 109.

ب - وجود عيب خفي في السفينة

العيب الخفي هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق فإذا كان يمكنه كذلك فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أي أن الناقل لم يبذل الهمة المعقولة في سبيل كشفه وهذا ما نص عليه المشرع في نص المادة 803/ (ط) ق. ب¹.

وأن إلقاء الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي في حد ذاته لإعفائه من المسؤولية، بل عليه إثبات صحة ما يدعيه.

ويقع على الناقل عبء إثبات أنه قام بهذا الفحص ويعتمد الناقلون على الشهادات والوثائق الصادرة من هيئات الإشراف ويعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة².

2 - الأسباب المرتبطة بالأشخاص

يقصد بها الأسباب التي ترجع إلى خطأ الغير (أ) أو إلى خطأ الشاحنين (ب).

أ - خطأ الغير

يتمثل خطأ الغير في الأخطاء التي يرتكبها الريان أو المندوبين البحريين عن الناقل، إذ يعني الناقل من الأخطاء الملاحية الصادرة عن هؤلاء، وهذا ما جاء في نص المادة 803/ (ب) ق. ب.³

1 - محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري . مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية

الحقوق والعلوم الاقتصادية " قسم العلوم القانونية والإدارية "، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 18 . 06 . 2006، ص11.

2 - محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل . رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص .، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011 . 2012، ص. 25.

3 - يقصد بالخطأ الملاحي (faute nautique) إنما يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية، أي كل خطأ فني في قيادة السفينة وتسييرها، وكل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنيا. راجع: خديجة نبات، المرجع السابق، ص. 87.

فحتى ينفي الناقل المسؤولية عن نفسه، يقع عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة ينشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة¹. وهذا ما يسمى بالخط الملاحي.

ويبرر الإعفاء من الأخطاء الملاحية أن الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة وسيرها، بما الريان من سلطة واسعة في التصرف، فيبقى الريان وحده مسؤولا عن هذه الأخطاء².

أما الأخطاء التجارية³ فيظل الناقل هو المسؤول عنها، ولا يجوز أن يشترط إعفاء منها.

ب - خطأ الشاحن

إن عملية التحزيم والتكليف ليس فقط لضمان حفظ البضاعة خلال الرحلة البحرية إنما أيضا لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليتي الشحن والتفريغ⁴.

1 - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص. 392.

2 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 111.

3 - يقصد بالأخطاء التجارية: الأخطاء التي تتعلق بالبضاعة ذاتها، كالخطأ في شحن البضاعة أو رصها أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها، ويعتبر أيضا خطأ تجاريا يسأل عنه الناقل الإهمال في رفع غطاء العنابر لتهوية البضاعة، أو فتح العنابر أثناء هطول الأمطار.

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 264.

4 - - يجب أن يكون التغليف متينا، يتحمل ما قد يتعرض له من احتكاك مع البضائع الأخرى داخل عنابر السفينة أو جدران السفينة نفسها. ويختلف التغليف بحسب طبيعة البضاعة ونوعها، وكذلك حسب مدة الرحلة وطبيعتها، وهذا ما نصت عليه المادة 43 ق. ت. السالفة الذكر. وإن كانت المادة خاصة بالنقل البري، إلا أن مفهومها أوسع فيما نصت عليه، كما أنها تؤكد ما تضمنه التقنين البحري.

وحتى يعفى الناقل من المسؤولية عليه إثبات الضرر الذي كان نتيجة عدم كفاية التغليف، وأحسن وسيلة لذلك هو ما وضعه المشرع الجزائري في هذا الصدد من إمكانية إجراء تحفظات كتابية في سند الشحن عن حالة البضاعة المشحونة¹.

كما يقدم الشاحن عند تسلمه البضاعة البيانات والعلامات الرئيسية المتعلقة بها، وتقيد هذه الأخيرة في سند الشحن، وعادة ما تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة على البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر² لتسهل على الناقل التعرف على طبيعتها وتخصيصها للمعاملة التي تلائمها.

وبعد سوء وضع العلامات إهمالا من الشاحن، ومن ثمة إذا ثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن عدم كفاية المعاملات، يعني الناقل من المسؤولية³، إلا أنه يقع عليه إثبات إما أن العلامات غير كافية، أو إثبات العلاقة السببية بين ذلك والضرر اللاحق بالبضاعة⁴.

3 - الأسباب الخارجية (القوة القاهرة والسبب الأجنبي)

تتمثل الأسباب الخارجية للإعفاء من المسؤولية في القوة القاهرة (أ) والسبب الأجنبي (ب).

1 - INNOCENT FETZEKAMDEM Mémoire pour l'obtention du grade de maitre an droit (LL.M) "La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau"-Faculté de droit. Université L'ava. Québec. 1999. P.106.

2 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص. 246.

3 - إن تداول البضاعة أثناء عمليتي الشحن والتفريغ في الميناء من طرف مقاول المناولة يكون على أساس البيانات التي يزودها الشاحن، فإن عدم كفايتها يؤدي كذلك إلى إعفاء مقاول المناولة من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

4 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 114.

أ - القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة كل حادث خارجي لا يمكن للرجل الحريص العادي توقعه ولا يمكن دفعه وينبغي أن يتوفر في الحادث شرطان: عدم إمكانية التوقع¹ وعدم إمكانية الدفع² ، كما يتمكن الناقل من درا المسؤولية عنه، يجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا وأن يتم وقت إبرام عقد النقل وليس بعد ذلك، كما يجب أن تكون الاستحالة مطلقة سواء أكانت مادية أو معنوية³.

يتوجب على الناقل، كي يسفيد من الإعفاء، أن يثبت أن سفينته صالحة للملاحة، وأن هياج البحر أو العواصف التي صادفتها تتوفر فيها عناصر القوة القاهرة، وبإمكانه في سبيل ذلك أن يلجأ إلى كافة طرق الإثبات ومنها دفتر اليومية⁴ Journal de mer.

ب - السبب الأجنبي

لم يعطي المشرع الجزائري تعريفا للسبب الأجنبي، وإنما لجأ إلى تعداد تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية كغيره من التشريعات الأخرى، باعتبارها صورا للسبب الأجنبي، وبناء على

1 - عدم إمكانية التوقع: يعتبر هذا العنصر ضروريا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، فمثلا الناقل الذي تغريه شحنة مريحة وقت الحرب ويشغلها، وعند عبور منطقة خطيرة تحجز له البضاعة أو تهلك، فلا يمكنه التمسك بحالة القوة القاهرة، لأنه من الممكن التوقع لهذه النتائج السيئة منذ بداية الرحلة.

- محمد زهدور، القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص. 232.

2 - عدم إمكانية التوقع، يجب أن تتوفر في القوة القاهرة صفة القهر التي تجعل تنفيذ الالتزام العقدي مستحيلا، و معيار الاستحالة موضوعي لا شخصي. راجع: أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 116.

3 - اسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص. 183.

4 - طارق زيادة فيكتور مكريل، المرجع السابق، ص. ص. 205، 204 .

ذلك فقد تولى الفقه مهمة إعطاء تعريفا للسبب الأجنبي، والتعريف الشائع: أنه كل ما يؤدي إلى عدم التنفيذ ولا يؤدي إلى خطأ المدين¹.

ويقوم السبب الأجنبي على عنصرين هما: استحالة تنفيذ الالتزام²، وأن لا يكون سبب الاستحالة خطأ المدين³.

ويقع عبء الإثبات على الناقل، لأنه هو الذي يدعي حصوله ولأنه وسيلة للتحرر من المسؤولية، وما دام هو الذي يدعي وجود السبب الأجنبي، فعليه أن يثبت ذلك⁴.

4 - الأسباب المرتبطة بالبضاعة

وهذا ما نصت عليه المادة 803/ (ز) ق. ب. ج. العيب الذاتي (أ) و العيب الخفي في البضاعة(ب).

أ - العيب الذاتي للبضاعة : يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة كل عيب داخلي ينشأ عن الطبيعة الخاصة للبضاعة دونما تدخل أو إهمال منه.

1 - ونعني أيضا بالسبب الأجنبي: ما يقطع رابطة السببية بين خطأ المدين وعدم التنفيذ الذي أدى إلى حصول الضرر، وليس ما يقطع رابطة السببية بين عدم التنفيذ والضرر لأن عدم التنفيذ الذي يفترض معه خطأ الناقل، ويفترض أيضا أنه هو الذي أدى إلى حصول الضرر، أي أننا نفترض وجود رابطة السببية كركن من أركان المسؤولية.
- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط 1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص. 115 3

2 - نعني باستحالة تنفيذ الالتزام أن يكون غير ممكن مطلقا وليس أن يصبح مرهقا، لأن التنفيذ مع كونه مرهقا للمدين، يبقى ملزما له، ويبدو أن معيار الاستحالة معيار موضوعي، يقاس طبقا لمقدرة شخص اعتيادي في مثل ظروف المدين فلا يترك ظروف المدين الخارجية، لأن ذلك يجعل من أمر استحالة التنفيذ نادرا، وذلك بما يجافي العدالة. راجع: المرجع والموضوع نفسه.

3 - يقصد بأن لا ترجع استحالة التنفيذ إلى خطأ المدين، لأن القول خلاف ذلك، يجعل تنفيذ الالتزام مرهونا بمشيئة المدين. وكون الاستحالة لا تعود لخطأ المدين. تأتي من اثبات السبب الحقيقي الذي أدى إلى استحالة التنفيذ، وهذا ما اتفق عليه التشريعات باعتباره سببا أجنبيا معنيا للمدين من المسؤولية.

4 - تجري نص المادة 803/ (ز) ق ب على النحو الآتي: " عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي بالبضائع أو نقص البضائع أثناء السفر "

ويقع على عاتق الناقل إثبات العيب الذاتي للبضاعة. ويجب أن يراعي في تقدير ذلك طبيعة الشيء الفيزيائية والكيميائية من جانب ومخاطر النقل المفترضة من جانب آخر¹.

ب - العيب الخفي في البضاعة : العيب الخفي هو العيب الغير ظاهر ومن الصعب اكتشافه في سند الشحن، لكن يكشف عند الوصول إذ من الصعب وضع تحفظات مسبقا على البضاعة المعيبة، لكن في غياب التحفظات يصعب على الناقل إقامة الدليل الإغفاء نفسه من المسؤولية، لكن يبقى ممكنا باللجوء إلى أصحاب الخبرة².

ج - عجز الطريق : يقصد به النقص الطبيعي في الحجم أو الوزن الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل بالبحر، وينشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة، فمن البضائع ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو الفواكه³ ، فالبضاعة ذاتها ولكن حجمها أو وزنها قد يتغير.

ومن البديهي أن لا يسأل الناقل عن هذا النقص لأنه نتيجة طبيعية للسفرة لا يمكن نسبتها إلى خطأه، لذلك أعفت المادة 803/ (ز) ق. ب. ج . السالفة الذكر . الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر ناتج عن النقصان في أثناء السفر بقدر الحجم والوزن الذي تحيزهما العادة في المرافئ المقصودة .

أما نسبة النقص تختلف باختلاف طبيعة البضائع والعادة المتبعة في المرافئ المقصودة، إذ قد يكون نصف بالمائة أو واحد بالمائة أو واحد والنصف بالمائة أو اثنان بالمائة... إلخ⁴.

1 - اسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص. 184.

2 - أمين خلفي، المرجع السابق، ص. 122.

3 - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص. 69.

- النقص في الطريق هو النقص الذي يمكن أن يصيب بعض أنواع من البضائع أثناء السفر بسبب طبيعتها الخاصة كاللحوم التي تجف و السوائل التي تتبخر.

4 - طارق زيادة فيكتور مكريل، المرجع السابق، ص. 217.

ثانياً: الأسباب الخاصة للإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بما الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي ألحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصياً أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من التدابير لتجنب الحادث وتبعاته، و تتمثل هذه الأسباب في: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن.

1 - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها

طبقاً للمادة 753 من ق.ب.يقع على الشاحن الالتزام بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن. وبالتالي فإن أهم التزامات الشاحن هو تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمرها فلا يتعرض الناقل لأي مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة فكان الجزاء على كذب الشاحن هو إعفاء الناقل من المسؤولية تماماً وينطبق هذا الجزاء على نحو مطلق ولذا فإنه عقوبة مدنية تهدف على تحديد الشاحن وحمله على تجنب الكذب المتعمد، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فذكر هذه الحالة في المادة 805 من ق.ب.¹ على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل، غير أن المادة 810 ق.ب. ج ذكرت أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أخرى. وكان المشرع شدد في المادة 810 على خطأ الشاحن، وهذه الأخيرة كأنما قيدت المادة 805 لأنه جاءت بعدها².

1 - تجري نص المادة 805 على النحو الآتي: " إذا لم يصرح الشاحن و ممثله بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها على

السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع

2 - محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل - رسالة دكتوراه .، المرجع السابق، ص. 85.

2 - إنقاذ الأرواح والأموال في البحر

يعني الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة بسبب التدابير التي يتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح والأموال أثناء النقل¹، وذلك دون قيد أو شرط لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان يتعرض للعقاب إذا لم يستجب لنداء الاستغاثة وإنقاذ السفن التي تكون مشرفة على الهلاك .

أما في حالة إنقاذ الأموال فهنا تطلب المشرع أن تكون التدابير المتخذة معقولة لأن المفاضلة تكون بين مال ومال آخر فعلى الناقل ألا يهدر البضائع المشحونة على سفينته من أجل إنقاذ الأموال الموجودة على السفينة المشرفة على الهلاك فضلا عن أنه أمر اختياري².

3 - نقل الحيوانات الحية

لم ينص المشرع الجزائري على هذا النوع من الإعفاءات و كذلك معاهدة بروكسل الدولي لسنة 1924 التي انضمت إليها الجزائر وأجازت هذه الشروط اتفاقية هامبورغ 1978 نقل الحيوانات بحرا لكن الجزائر لم تصادق أو تنظم إلى هذه المعاهدة، إن المادة 812 ق. ب ترخص كل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها وتضيف في فقرتها (ب) في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة مما ينتج منه أن المشرع الجزائري لم ينظم حالات نقل الحيوانات الحية بحرا³.

1 - اسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص. 188.

2 - خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص. 79.

3 - محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري . مذكرة ماجستير.، المرجع السابق، ص. 48.

المطلب الثاني : إيجار السفينة

لقد عرف المشرع الجزائري إيجار السفينة على أنه عقد يتم بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر.

ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة (الفرع الأول) أو لمدة معينة (الفرع الثاني) أو بميكلها (الفرع الثالث).

الفرع أول: إيجار السفينة على أساس الرحلة

إن إيجار السفينة على أساس الرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين، غالبا بين شركتين ملاحيتين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف الأول المؤجر والثاني المستأجر حول محل العين المؤجرة وهي السفينة. يحتفظ المؤجر في هذا النوع من الإيجار بالتسيير

الملاحي والتجاري للسفينة وهو ما نصت عليه المادة 651 من ق. ب. ج¹، وبالتالي يعتبر المسؤول أمام المدعي. أصدرت في هذا الموضوع المحكمة العليا بتاريخ 07 نوفمبر 1995 ملف رقم 138944² حيث أنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية، فإن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها طبقا لأحكام المادة 653 من ق. ب. ج.³

1 - تجري نص المادة 651 على النحو الآتي: " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة"

2 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 07 نوفمبر 1995، ملف رقم 138944. راجع: بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص. 198.

3 - تجري نص المادة 653 على النحو الآتي: " يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة التي يستلمها ريان السفينة على متن السفينة تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة. ويمكن للمؤجر أن يتصل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه إما قام بالتزاماته كمؤجر وإما بأن الأضرار غير ناتجة عن قصور في التزاماته وإما بأن الخسائر أو الأضرار ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الريان أو مندوبوه."

وتجدر الملاحظة أن الريان في حالة إيجار السفينة على أساس الرحلة، يبقى تابعا للمؤجر وليس للمستأجر، إذ لم ينص صراحة على خلاف ذلك، وفي نفس الوقت يعتبر الناقل بالنسبة للغير حامل سند الشحن وممثل المجهز *representant de l'arinateur* بمعنى آخر أنه يصدر سند الشحن ويوقع عليه تحت ختم السفينة مع تحديد ميناء القيد، ويصدر سند الشحن بعنوان المؤجر، وبهذه الكيفية يستطيع الشاحن التعرف على الناقل الذي هو المؤجر في نفس الوقت¹.

الفرع الثاني: إيجار السفينة لمدة زمنية محددة

إيجار السفينة لمدة محددة هو عقد يحدد أطرافه المؤجر والمستأجر مدة استغلال السفينة يبدأ من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، وتنتهي في اليوم المتفق عليه في العقد المبرم بين الطرفين، فإذا كان استئجار السفينة لمدة معينة، يكون المستأجر هو الذي له صفة الناقل وليس مؤجرها وهذا وفقا لمقتضيات المادة 701 من ق. ب. ج التي جاء نصها على النحو الآتي: " يعود التسيير التجاري للسفينة المستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقييد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة"².

1 - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص. 144.

- في حالة تضمن سند الشحن اسم شركة بحرية واحدة، تعتبر الشركة المتضمن عنوانها سند الشحن هي الناقل. وتعتبر كذلك ولو لم تقم بعملية النقل.

- خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص. 90.

أما في حالة تضمن سند الشحن اسم شركتين معا أو خدمة واحدة، في هذه الحالة صفة الناقل تكون للشركتين معا ولو أن الخدمة قدمت من قبل شركة واحدة.

- أما إذا كان سند الشحن بدون عنوان، أي أنه صدر بدون اسم الناقل يعتبر المجهز هو الناقل. راجع: المادة 754 ق. ب.

ج.

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 184.

يتضح من خلال ما تقدم أن الربان والبحارة يتلقون تعليماتهم المتعلقة بالأمر الفنية للسفينة من المؤجر فقط، أما التعليمات المتعلقة بالأعمال اللازمة لاستغلال السفينة فيتلقاها هؤلاء من المستأجر لأن الإدارة التجارية تنتقل إليه¹.

الفرع الثالث: إيجار السفينة بهيكلها أو غير مجهزة

إيجار السفينة بميكلها هو الإيجار الذي يتم الاتفاق بين المؤجر والمستأجر حول سفينة غير مسلحة وغير مجهزة بما فيه الكفاية، فيقوم المستأجر على حسابه الخاص، بتسليحها وتجهيزها وتطعيمها بالشكل الكافي حتى تصبح صالحة للملاحة².

ويعتبر المستأجر في حالة إيجار السفينة بميكلها، هو المسؤول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار لكونه يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة وفق أحكام المادة 730 من ق. ب. ج ومن ثم نفس الحكم المطبق في حالة إيجار السفينة بالمدة الزمنية يطبق على هذه الحالة لاشتراك الحالتين من الإيجار بالمدة الزمنية وميكلها في تسيير المستأجر للسفينة تجارياً، ولهذا السبب تعتبر المحكمة العليا المستأجر هو المسؤول وحده عن الخسارة اللاحقة بالبضائع³.

ويضمن المؤجر ويحل محله في مواجهة مطالبات الغير وفق أحكام المادة 730 ق. ب ج، كما تظهر صفة الناقل المستأجر والبيانات المتعلقة به في سند الشحن نفسه بكيفية واضحة، أما إذا لم يكن كذلك عد المجهز هو الناقل في مواجهة مطالبات الشاحنين⁴.

1 - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص. 126. 3. أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص. 34.

2 - المادة 724 و 729 ق. ب. ج. راجع المادة ق. ب. ج .

3 - بوعلام خليل، المرجع السابق، ص. 201.

4 - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص. 146.

خاتمة

يتبين لنا من دراسة موضوع أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع الدور الفعال الذي يلعبه هؤلاء الأشخاص في عملية النقل البحري للبضائع، إذ يعتبرون عصب السفينة وبدونهم لا تتحرك بالشكل اللازم والمنتظم.

حيث تركز مهامهم في إعداد السفينة وتجهيزها بكل ما يساعدها على إنجاز الرحلة البحرية سواء من ناحية القيادة أو من ناحية إدارتها الفنية، ويكون هؤلاء الأشخاص على ظهر السفينة طيلة الرحلة البحرية يتساعدون فيما بينهم على خدمة وإتمام المهام المطلوبة منهم.

لكن يستلزم لإتمام هذه الرحلة مساهمة أشخاص آخرون متواجدين على مستوى اليابسة حيث يقومون بمهام مغايرة عن تلك التي يقوم بها الأشخاص المتواجدون على ظهر السفينة، وتبرز هذه المهام من خلال تذليل الصعوبات التي تواجه السفينة أثناء تواجدها في البحر أو من خلال القيام بالأعمال التجارية التي تتطلب تظافر الجهود من أجل تحقيق الهدف المرجو من وراء هذه الرحلة البحرية والمتمثلة في نقل البضاعة إلى مكان التسليم، غير أن جل هذه المهام تكون منظمة في إطار ما يسمى عقد النقل البحري.

بحيث يعتبر عقد النقل البحري عقدة ملزمة للجانبين، يرتب التزامات في حق الأطراف المتعاقدة، يبدأ أصلا من وقت شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تسليمها للمرسل إليه وليس تفريغها من على ظهر السفينة، وهذا الأمر كان فيه شيئا من الخلاف حول الحكم على فترة انتهاء عقد النقل البحري. والتطبيق العملي أثبت قصور هذه الأحكام، بالنسبة للقانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادرة سنة 1998.

فرفع الإحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، وفتح محاله أمام الأشخاص الطبيعيين الخاضعين للقانون الجزائري، وأضاف في مجال أحكام عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن عبارة " أو ممثله القانوني " بعد كلمة " المرسل إليه " الواردة في المادة

739 ق.ب، مما يفهم منه أن المشرع يريد تسهيل العمليات اللازمة لتنفيذ العقد، على الأخص منها تسليم البضائع حتى لا يتأخر الأمر إلى مدة أطول و لأجل تجنب المنازعات.

ويخضع نقل المواد الخطيرة والمواد الغذائية الموجهة إلى الإستغلال البشري والحيواني، للقواعد والمقاييس والإستعمالات والممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن .

والواقع يثبت أن دور أشخاص الملاحة في عملية النقل البحري للبضائع جد فعال، فهم بمثابة وجهان العملة واحد إذ لا تتحقق أي عملية نقل بدون جهودهم، ولا يبرز أي وجود لهم دون القيام بمهامهم.

لكن رغم الدور الفعال الذي يساهم به أشخاص الملاحة البحرية في تفعيل عملية النقل البحري بحيث أن المشرع اعتمد قاعدة جديدة في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، إلا أنه يبقى مشوب ببعض النقائص من أهمها:

- أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن هو الوسيلة القانونية المعتمدة في جميع عمليات نقل البضائع، هذا الأمر من الناحية العملية غير سليم، لأن المتعارف عليه أن بعض البضائع كالبتترول، الغاز، الزيوت ... لا يصلح نقلها إلا بمقتضى مشاركة إيجار السفينة.

- كما أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الأضرار الناتجة عن تأخر البضاعة وأخضعها للقاعدة العامة، مما يستدعي تدخل المشرع لجعل هذه الأحكام تخضع لنفس قواعد المسؤولية عن الهلاك والتلف.

- لم يتطرق المشرع المسؤولية الناقل الفعلي، ذلك أن الناقل المتعاقد بإمكانه أن يتعهد بتنفيذ العقد إليه دونما حاجة لاستشارة الشاحن، فيلتزم فيلزم معه تنفيذ الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الفعلي.

وعليه على المشرع الجزائري تدارك هذا الفراغ القانوني وهذا من خلال سن قوانين تتماشى والحركة الإقتصادية التي تسايرها البلاد، مع الأخذ بعين الإعتبار إحداث التوازن بين

جميع الأطراف المساهمين في عملية النقل البحري للبضائع دون ترجيح كفة أي طرف على الطرف الآخر وبالتالي الوصول إلى حركة اقتصادية مميزة.

قائمة المراجع

أولا . المصادر :

1. القرآن الكريم .

ثانيا . المراجع باللغة العربية:

1. الكتب:

أ. الكتب العامة:

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 2 - أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (ب.ت.ن).
- 3- أحسن بسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري، دار هومه، الجزائر، 2006.
- 4 - أسيل باقر جاسم، المركز القانون للمرسل إليه في عقد النقل للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديلا للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- 5 - إدريس الضحاك ، قانون الملاحة بالمغرب، منشورات عكاظ، الرباط، 1999.
- 6- العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، (ب.ت.ن)، 2004.
- 7 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول (السفينة)، (ب.إ.ن)، (ب.م.ن)، 1993.
- 8 - هاني دويدار ، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1990.
- 9 - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامع الجديدة، الإسكندرية، 2004.

- 10 . وهيب الأسبر، القانون البحري السفينة أشخاصها. عقد العمل البحري، المؤسسة الجديدة للكتاب، لبنان، 2008.
- 11 - حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
- 12 - طالب حسن موسى، القانون البحري السفينة أشخاص السفينة. عقد النقل البحري البيوع البحرية الطوارئ البحرية عقد التأمين البحري العقود البحرية المساعدة، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
- 13 - طارق زيادة فيكتور مكريل، عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، دار الشمال للنشر والطباعة والتوزيع ، لبنان، 1990.
- 14 - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
- 15 - محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007.
- 16 - محمد وسيم غالي، معاملات السفن لضباط أعالي البحار، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 17 - محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية ومسؤولية مالك السفينة فيالقانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990.
18. محمد زهدور ، القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990.

19. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 0 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ) الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 20 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003 .
- 21 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، (ب. م. ن)، 2005 .
- 22 - محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- 23 - محمود شحماط، القانون البحري . السفينة ملكية السفينة صور إيجار السفينة مسؤولية مالك السفينة. رهن السفينة حجر السفينة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- 24 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، الإسكندرية، 2006 .
- 25 - مصطفى كمال طه، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة النقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 26 - نهاد السباعي رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس (الحقوق التجارية البحرية)، مطبعة الإنشاء، دمشق، 1965.

- 27 - عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحاة النقل البحري البيوع البحريق الحوادث البحرية التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 28 - عبد القادر العظيم باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009 .
- 29 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة الحديد و المستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007 .
- 30 - علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، طبعة 1993، (ب. إ. ن)، 1993 .

ب. الكتب الخاصة:

- 1 - كمال حمدي، أشخاص الملاحاة البحرية المرشد مهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004 .

ثانيا : الرسائل و المذكرات :

أ - الرسائل:

- 1 - محمد دمانة، المسؤولية المدنية للناقل رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص به، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011/ 2012 .
- 2 - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة أطروحة لنيل درجة الدكتوراه .، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 1، 2011/2012.

ب - المذكرات :

- 1 - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ هامبورغ) مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق جامعة ملود معمرى، تيزي وزو، 04. 2009.
- 2 - بديعة بوفنار، عقد النقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشرة، المعهد الوطني للقضاء، 2001/ 2004.
- 3 - محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري . مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإقتصادية (قسم العلوم القانونية والإدارية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 18/ 06 / 2006 .
- 4 - نعيمة بن مرفق، عقد القطر البحري . ملخص لنيل شهادة الماجستير . كلية الحقوق . بن عكنون .، جامعة الجزائر 1، (ب.ت.م).
- 5 - نصيرة بوحدي، التزام الناقل بتسليم البضاعة في الموانئ الجزائرية. مذكرة ماجستير فرع عقود ومسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإربية، جامعة الجزائر، 2002.
6. سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري . مذكرة للحصول على شهادة الماجستير. كلية الحقوق بن عكنون .، جامعة الجزائر 1، 2011 2012 .
7. عبد المجيد رزاق ، التزامات الناقل البحري في القانون الجزائري . مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء الدفعة الخامسة عشر، المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل، 2004 / 2007 .
8. خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (دراسة مقارنة). مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2012 / 2013 .

9. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة). مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، 17/06/2013.

ثالثا . المقالات:

1. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في الموانئ الجزائرية والمعاهدات الدولية، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010.

رابعا . النصوص القانونية:

1. معاهدة بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القوانين المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 وأنضمت الجزائر إليها في 13.04.1964.

2. الأمر 75/58 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 مايو 2007 ، الجريدة الرسمية العدد 31 الصادر في 13 مايو 2007.

3. الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، المؤرخ في 29 شوال عام 1396هـ والوافق ل 23 أكتوبر 1976م، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29 الصادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419هـ الموافق ل 25 يونيو 1998م، الجريدة الرسمية العدد 47 الصادر في 27 يونيو 1998 .

4. المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، المؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق ل 26 مارس 2005 ، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الجريدة الرسمية العدد 22 المؤرخ في 27 /03/2005.

5. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 14. 01. 1990، ملف رقم 62163، المجلة القضائية العدد الثاني، سنة 1990 .

خامسا : الوثائق

1 - السطحية للمحامة والاستشارات القانونية، الملاحة البحرية في القانون الجزائري، <http://elsatehaaveocato.wataneaby.com/t58-topic> أفريل 2022، 11:46.

2. حسين نواره، أستاذة في القانون البحري، نطاق تطبيق القانون البحري أو موضوع القانون البحري. 8:47، 2022، (<http://www.droit-dz.com/forum/shorathread.php?>) ، 10592

3. فهد عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري، . <http://www.eastlaws.com>

المرجع باللغة الفرنسية:

-1AMAR ZAHI ; « Droit des transports » ,T1 cadresjuridiques et institutionnels, contrat de transport de mar marchandises, Alger, 1991.

2 - René RODRIERE ; << Traité Général de droit maritime ,« ffrètements et transports, acconage , consignation,transit,transports successifs et combinés , transports de passagers ,remorquage, librairieDALLOZ, Paris .

3 - Yves TASSEL ; « Remorquage », Jurais-classeur commercial(JC com.), 1990.

الفهرس

إهداء

شكر

01.....	مقدمة
06.....	الفصل الأول: الايطار المفاهيمي للأشخاص الملاحة البحرية
07.....	المبحث الأول : الأشخاص البحريون
07.....	المطلب الأول: مجهز السفينة.....
07.....	الفرع الأول: تعريف مجهز السفينة.....
08.....	الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة.....
10.....	الفرع الثالث: تحديد مسؤولية مجهز السفينة
13.....	الفرع الرابع : الربان.....
18.....	المطلب الثاني : الطاقم البحري (أفراد الطاقم البحري).....
18.....	الفرع الأول: تعريف البحارة
21.....	الفرع الثاني : طوائف البحارة
23.....	الفرع الثالث : عقد العمل البحري
33.....	المبحث الثاني: التنظيم القانوني الأشخاص البريون
33.....	المطلب الأول : المرشد.....
34.....	الفرع الأول : التنظيم القانون للإرشاد.....
36.....	الفرع الثاني : عقد الإرشاد
40.....	الفرع الثالث: مسؤولية المرشد
42.....	المطلب الثاني : مجهز القطر البحري.....
42.....	الفرع الأول: ماهية عقد القطر البحري.....
45.....	الفرع الثاني: التزامات مجهز القطر البحري.....
49.....	الفرع الثالث: مسؤولية مجهز القطر البحري.....

53.....	الفرع الرابع : الوكلاء البحريون.....
60.....	الفرع الخامس: مقال الشحن و التفريغ.....
66.....	الفصل الثاني: الوسائل القانونية لعملية النقل البحري.....
67.....	المبحث الأول : عقد النقل البحري للبضائع.....
67.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع.....
68.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.....
69.....	الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البحري للبضائع.....
75.....	الفرع الثالث: إثبات عقد النقل البحري للبضائع.....
76.....	المطلب الثاني : الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.....
76.....	الفرع الأول: التزامات الشاحن.....
79.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل.....
91.....	المبحث الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
91.....	المطلب الاول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
91.....	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع و حالاتها.....
94.....	الفرع الثاني : حالات الإعفاء القانونية للنقل البحري للبضائع.....
104.....	المطلب الثاني : إيجار السفينة.....
104.....	الفرع الأول: إيجار السفينة على أساس الرحلة.....
105.....	الفرع الثاني : إيجار السفينة لمدة معينة.....
106.....	الفرع الثالث: إيجار السفينة بميكلها أو غير مجهزة.....
108.....	خاتمة.....
112.....	قائمة المراجع.....

ملخص مذكرة الماستر

ومن هنا نستنتج في هذه موضوع أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري للبضائع الدور الفعال الذي يلعبه هؤلاء الأشخاص في عملية النقل البحري للبضائع، إذ يعتبرون عصب السفينة وبدونهم لا تتحرك بالشكل اللازم والمنظم.

حيث تركز مهامهم في إعداد السفينة وتجهيزها بكل ما يساعدها على إنجاز الرحلة البحرية سواء من ناحية القيادة أو من ناحية إدارتها الفنية، ويكون هؤلاء الأشخاص على ظهر السفينة طيلة الرحلة البحرية يتساعدون فيما بينهم على خدمة وإتمام المهام المطلوبة منهم لكن يستلزم لإتمام هذه الرحلة مساهمة أشخاص آخرون متواجدين على مستوى اليابسة حيث يقومون بمهام مغايرة عن تلك التي يقوم بها الأشخاص المتواجدون على ظهر السفينة، وتبرز هذه المهام من خلال تذليل الصعوبات التي تواجه السفينة أثناء تواجدها في البحر أو من خلال القيام بالأعمال التجارية التي تتطلب تضافر الجهود من أجل تحقيق الهدف المرجو من وراء هذه الرحلة البحرية والتمثلة في نقل البضاعة إلى مكان التسليم، غير أن جل هذه المهام تكون منظمة في إطار ما يسمى عقد النقل البحري.

الكلمات المفتاحية:

- 1/. الأشخاص البحريون 2/. محزز السفينة. 3/. الأشخاص البريون 4/لنقل البحري للبضائع 5/.
- مسؤولية 6/. الوكلاء البحريون

Abstract of The master thesis

Hence, we conclude on this issue of seafaring persons in the maritime transport of goods the effective role that these persons play in the maritime transport of goods, as they are considered the backbone of the ship and without it that does not move in the necessary and regular manner.

Where their tasks are based on preparing the ship and equipping it with everything that helps it to complete the sea voyage, whether in terms of leadership or in terms of its technical management. They are on the land level where they perform tasks different from those carried out by the people on board the ship, and these tasks emerge by overcoming the difficulties that the ship faces while it is at sea or by doing business that requires concerted efforts in order to achieve the desired goal behind This sea voyage is represented in transporting the goods to the place of delivery. However, most of these tasks are organized within the framework of the so-called maritime transport contract.

key words:

- 1/. Marine Personnel 2/. Ship dock. 3/. 4/ Land persons for sea transportation of goods 5/. 6/ Responsibility. Naval Agents